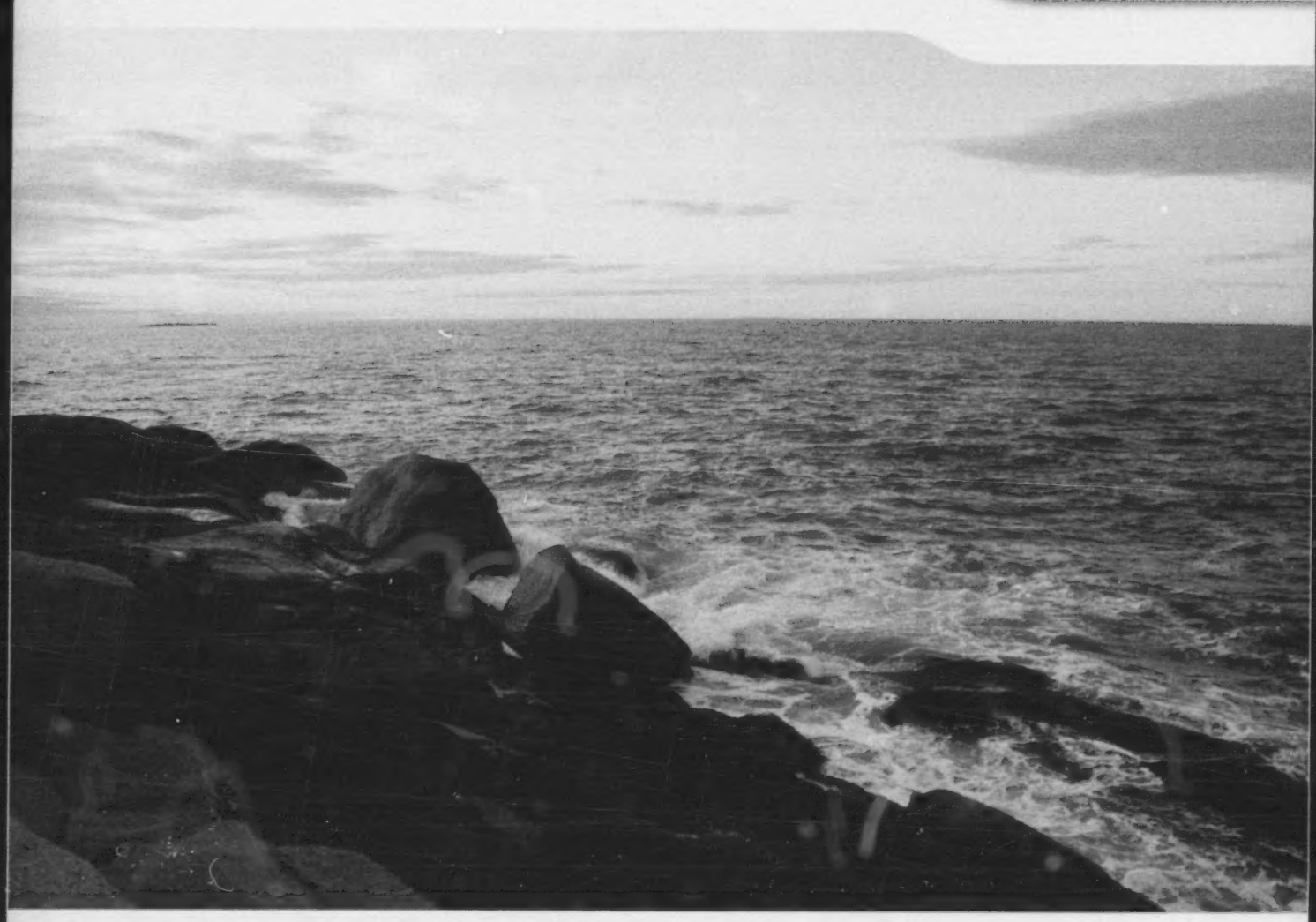
Transports Canada Transport Canada



TRANSPORTS CANADA

Plan ministériel

2017-2018

Canada

Erratum :

Le titre des années financières dans le tableau « Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme » pour chaque programme étaient incorrectes dans la première version du Plan ministériel qui a été mise sur le Web. Les années financières ont été corrigées de 2016-2017, 2017-2018 et 2018-2019 à 2017-2018, 2018-2019 et 2019-2020 dans la version française du document.

La version anglaise du document contient les bonnes années financières.

Transports Canada

2017-2018

Plan ministériel

L'honorable Marc Garneau, C.P., député

Ministre des Transports

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2017, Ottawa, Canada

No de cat. T1-27F-PDF

ISSN : 2371-8439

Ce document est disponible sur le site Web de Transports Canada[i].

Ce document est disponible en médias substituts sur demande.

Table des matières

Message du ministre 1

Aperçu de nos plans 3

Raison d'être, mandat et rôle : composition et responsabilités 7

Raison d'être 7

Mandat et rôle 7

Contexte opérationnel : les conditions qui influent sur notre travail 11

Risques clés : facteurs susceptibles d'influer sur notre capacité de réaliser nos plans et d'atteindre nos résultats 13

Résultats prévus : ce que nous voulons réaliser au cours de l'année et ultérieurement 21

Résultat stratégique 1 : Un réseau de transport efficient 22

Programme 1.1 : Cadres qui appuient le marché des transports 22

Programme 1.2 : Portes d'entrée et corridors 24

Programme 1.3 : Infrastructures de transport 25

Résultat stratégique 2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement 27

Programme 2.1 : Air pur – Transport 27

Programme 2.2 : Eau propre – Transport 29

Programme 2.3 : Gérance de l'environnement – Transport 31

Résultat stratégique 3 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr 34

Programme 3.1 : Sécurité aérienne 34

Programme 3.2 : Sécurité maritime 35

Programme 3.3 : Sécurité ferroviaire 38

Programme 3.4 : Sécurité des véhicules automobiles 40

Programme 3.5 : Transport des marchandises dangereuses 42

Programme 3.6 : Sûreté aérienne 44

Programme 3.7 : Sûreté maritime 45

Programme 3.8 : Sûreté du transport terrestre et intermodal 46

Programme 3.9 : Sécurité et sûreté multimodale 48

Programme 4 : Services internes 50

Dépenses et ressources humaines 53

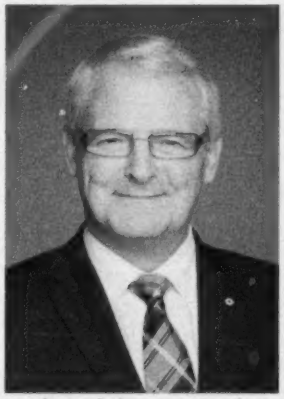
Dépenses prévues 53

Ressources humaines planifiées 56
Budget des dépenses par crédit voté 57
Tendances relatives aux dépenses du Ministère 57
États des résultats prospectif 59

Renseignements supplémentaires 61
Renseignements ministériels 61
Renseignements supplémentaires sur les programmes de niveau inférieur 62
Tableaux de renseignements supplémentaires 62
Dépenses fiscales fédérales 62
Coordonnées de l'organisation 62
Annexe [A] : Définitions 63

Notes de fin de document 67

Message du ministre



Je suis heureux de vous présenter le Plan ministériel de Transports Canada de 2017-2018. Notre plan fournit aux parlementaires et aux Canadiennes et Canadiens des renseignements sur notre travail et sur les résultats que nous tenterons d'atteindre au cours de la prochaine année. Afin d'améliorer la présentation de rapports à l'intention des Canadiennes et Canadiens, nous adoptons un nouveau rapport simplifié, lequel remplace le Rapport sur les plans et les priorités.

Le titre du rapport a été modifié afin de tenir compte de son but : communiquer nos objectifs de rendement annuels ainsi que les prévisions au chapitre des ressources financières et humaines pour atteindre ces résultats. Le rapport a aussi été restructuré afin de présenter plus clairement, plus simplement et de façon plus équilibrée les résultats réels que nous tentons d'atteindre, tout en continuant de faire preuve de transparence quant à la façon dont les deniers publics seront utilisés. Nous y décrivons les programmes et les services que nous offrons aux Canadiennes et Canadiens, nos priorités pour 2017-2018 ainsi que la façon dont notre travail nous permettra d'honorer les engagements indiqués dans notre mandat ministériel et de donner suite aux priorités du gouvernement.

Je m'engage à réussir mon mandat tout en assurant une gestion prudente et responsable des ressources et de l'argent des contribuables canadiens. Afin d'appuyer le secteur canadien de transports, je travaille continuellement avec le Ministère afin de trouver des moyens de moderniser et d'innover afin d'offrir des programmes et services aussi efficacement que possible. Ces efforts contribueront à développer un réseau de transports plus sûr et plus propre, qui est plus sécure et qui facilitera le commerce et la circulation des personnes pour les années à venir.

Le 3 novembre 2016, j'ai annoncé Transports 2030[ii], une vision à long terme pour le réseau de transport du Canada. Il s'agit d'une vision qui envisage l'avenir avec confiance et qui vise à créer un réseau de transport très bien intégré à l'appui de la croissance économique, de la création d'emplois et de la classe moyenne du Canada. C'est un plan exhaustif et audacieux qui repose sur les cinq thèmes clés suivants :

- Améliorer l'expérience du **voyageur canadien**;
- Constituer un réseau de transport **plus sécuritaire et plus sûr** digne de la confiance des Canadiennes et Canadiens;
- Investir dans un secteur du transport **plus écologique et plus novateur**, qui est ouvert à l'adoption de nouvelles technologies afin d'améliorer la vie des Canadiennes et Canadiens;
- Protéger **les voies navigables, les côtes et le Nord** du Canada;
- Améliorer **l'infrastructure de transport et les corridors de commerce** du Canada afin de livrer les produits dans les marchés mondiaux de manière plus efficace.

Dans le cadre de chacun de ces thèmes, le Ministère entreprendra les initiatives mentionnées dans le Plan ministériel de 2017-2018 et misera sur les engagements énoncés dans ma lettre de mandat[iii] du premier ministre, et plus encore.

Je suis particulièrement heureux de commencer dès 2017 à aller de l'avant avec ce plan dans cette année exceptionnelle durant laquelle toutes les Canadiennes et tous les Canadiens vont célébrer le 150e anniversaire de la Confédération. Je vous invite à suivre nos travaux à mesure que nous progressons vers l'établissement d'un réseau de transport moderne et de pointe, qui appuiera la croissance du Canada pour des années à venir.

L'honorable Marc Garneau, C.P., député
Ministre des Transports

Aperçu de nos plans

Priorité 1 : Faciliter le déplacement des marchandises vers les marchés et appuyer la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement

- ✓ Lancer l'initiative d'infrastructure de transport de 10,1 milliards de dollars sur onze ans en vue d'éliminer les embouteillages et d'améliorer la sécurité et l'efficacité des corridors commerciaux (engagement énoncé dans la lettre de mandat pour appuyer les priorités pangouvernementales, soit d'accroître et de diversifier le commerce international et le développement de l'infrastructure)
- ✓ Mettre en place des mesures législatives pour améliorer la transparence, l'équilibre et l'efficacité du réseau de transport ferroviaire afin d'acheminer les produits vers les marchés (engagement énoncé dans la lettre de mandat pour appuyer les priorités pangouvernementales, soit d'accroître et de diversifier le commerce international et le développement de l'infrastructure)

Priorité 2 : Offrir de meilleurs choix et services et conférer de nouveaux droits aux consommateurs

- ✓ Mettre en place des mesures législatives pour créer un régime des droits des passagers du transport aérien et permettre d'augmenter la propriété étrangère des compagnies aériennes canadiennes
- ✓ Collaborer avec l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien[iv] (ACSTA) en vue de réduire les temps d'attente aux contrôles de sûreté tout en maintenant des normes de sûreté élevées
- ✓ Achever l'examen de l'avenir des services ferroviaires voyageurs interurbains (VIA Rail[v]) (à l'appui de la priorité pangouvernementale d'assurer la croissance inclusive de la classe moyenne)
- ✓ Poursuivre une approche à long terme pour assurer la prestation de services de traversiers fiables dans l'Est du Canada (à l'appui de la priorité pangouvernementale d'assurer la croissance inclusive de la classe moyenne)
- ✓ Mettre en œuvre de nouvelles approches afin de bâtir un réseau de transport aérien plus compétitif qui relie le pays avec le reste de la planète (à l'appui des priorités pangouvernementales d'assurer la croissance inclusive de la classe moyenne de diversifier le commerce international)

Priorité 3 : Renforcer la sécurité maritime, favoriser le transport responsable et améliorer l'infrastructure des transports dans le Nord

- ✓ Mettre en place des mesures législatives pour officialiser un moratoire sur le trafic des transporteurs de pétrole brut sur la côte Nord de la Colombie-Britannique (engagement énoncé dans la lettre de mandat pour appuyer la priorité pangouvernementale de lutter contre les changements climatiques)

- ✓ Mettre en œuvre des lignes directrices à l'intention des organisateurs de voyages et des navires de croisière qui empruntent les corridors de transport maritime du Nord (à l'appui de la priorité pangouvernementale de lutter contre les changements climatiques)
- ✓ Entreprendre la mise en œuvre du Plan de protection des océans[vi] (engagement énoncé dans la lettre de mandat pour appuyer les priorités pangouvernementales d'améliorer la sécurité et la sûreté pour les Canadiennes et Canadiens et de lutter contre les changements climatiques) en vue d'accroître la sécurité maritime, d'améliorer les interventions d'urgence et de créer des partenariats plus solides avec les collectivités autochtones et côtières, en mettant l'accent sur :
    - un système de sécurité maritime de pointe;
    - les activités relatives à la sensibilisation, à l'interdiction et au retrait des navires qui soulèvent des préoccupations;
    - l'examen de la Loi sur le pilotage[vii]

Priorité 4 : Renforcer la sécurité et la sûreté du réseau de transport du Canada

- ✓ Accélérer l'examen législatif de la Loi sur la sécurité ferroviaire[viii] afin d'améliorer davantage les normes de sécurité ferroviaire (engagement énoncé dans la lettre de mandat pour appuyer la priorité pangouvernementale de rehausser la sécurité et la sûreté pour les Canadiennes et Canadiens)
- ✓ Apporter des modifications à la Loi sur la sécurité automobile[ix] si le projet de loi S-2 : Loi renforçant la sécurité automobile pour les Canadiennes et Canadiens est adopté
- ✓ Mettre en œuvre un examen du cadre de réglementation de la sécurité automobile en accordant une attention particulière aux technologies novatrices et émergentes (à l'appui de la priorité pangouvernementale de rehausser la sécurité et la sûreté pour les Canadiennes et Canadiens)
- ✓ Donner suite à l'examen de la Loi sur la protection de la navigation[x] pour rétablir les mesures de protection concernant les voies navigables et instaurer des garanties modernes (engagement énoncé dans la lettre de mandat)
- ✓ Renforcer le cadre de réglementation en vue d'une bonne intégration des véhicules aériens sans pilote (UAV) dans l'espace aérien et appuyer l'innovation
- ✓ Collaborer avec d'autres compétences et intervenants pour trouver des options afin de mieux protéger les usagers de la route vulnérables[xi]
- ✓ Accélérer la mise en œuvre des recommandations formulées par le Groupe de travail sur les interventions d'urgence[xii]

Priorité 5 : Limiter la pollution atmosphérique et être ouvert à l'adoption de nouvelles technologies afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports

- ✓ Mettre en œuvre le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques[xiii] dans le secteur des transports et collaborer avec les partenaires pour élaborer une stratégie pancanadienne à l'égard des véhicules à émission zéro (à l'appui de la priorité pangouvernementale de lutter contre les changements climatiques)
- ✓ Mettre en œuvre des stratégies visant à appuyer l'innovation et le déploiement de nouvelles technologies dans le secteur des transports, qui sont orientées vers la nouvelle réglementation pour les technologies novatrices, comme les véhicules aériens télépilotés (UAV), les véhicules branchés (VB) et véhicules automatisés (VA) (à l'appui de la priorité pangouvernementale de croissance économique grâce à l'innovation)

Priorité 6 : Moderniser les régimes législatifs, réglementaires et de surveillance de Transports Canada (TC) et élaborer une nouvelle stratégie de gérance des biens

- ✓ Entreprendre des travaux visant à moderniser les régimes législatifs, réglementaires et de surveillance de TC (à l'appui de la priorité pangouvernementale de rehausser la sécurité et la sûreté pour les Canadiennes et Canadiens)
- ✓ Mettre à jour le cadre de recouvrement des coûts de TC
- ✓ Appuyer l'analyse des possibilités de recycler des biens fédéraux
- ✓ Investir dans les employés de TC pour veiller à ce qu'ils soient bien équipés pour poursuivre la prestation de programmes de transport modernisés

Pour en savoir plus sur les plans, les priorités et les résultats prévus de Transports Canada, consulter la section « Résultats prévus » du présent rapport.

Raison d'être, mandat et rôle : composition et responsabilités

Raison d'être

Un réseau sécuritaire et sûr permet d'assurer le transport fiable et efficient des marchandises et des personnes partout au pays et dans le monde entier. Dans le respect de l'environnement, il surmonte les défis que posent la topographie et la géographie, tout en liant les collectivités et en atténuant les effets causés par la distance qui sépare les gens. Ces rôles essentiels mettent en évidence les relations d'interdépendance du transport dans tous les secteurs de l'économie et de la société.

NOTRE VISION
Un réseau de transport au Canada qui est reconnu mondialement comme étant sûr et sécuritaire, efficient et respectueux de l'environnement.

La vision du Ministère d'un réseau de transport durable intègre des objectifs d'ordre social, économique et environnemental. Les trois grands principes de notre vision accordent une attention toute particulière aux points suivants :

- Un niveau de sécurité et de sûreté le plus élevé possible pour protéger la vie et les biens grâce à des normes de rendement et à la réglementation;
- L'efficience dans le transport des personnes et des biens pour favoriser la prospérité économique et une qualité de vie durable en fonction de la concurrence et de l'utilisation ciblée de la réglementation et du financement public;
- Le respect de l'environnement pour l'héritage des générations futures de Canadiennes et Canadiens en se fondant sur les processus de planification et d'évaluation environnementale dans le cadre des décisions en matière de transport et de l'utilisation sélective de la réglementation et du financement public.

Mandat et rôle

Transports Canada[xiv] est responsable des politiques et des programmes en matière de transport du gouvernement du Canada. Le Ministère élabore des cadres législatifs et réglementaires et il assure la surveillance du transport au moyen d'activités liées aux lois, à la réglementation, à la surveillance et à l'application de la loi. Bien qu'il n'assume pas la responsabilité directe de tous les aspects ou modes de transport, le Ministère joue un rôle de premier plan afin de veiller à ce que toutes les parties du réseau de transport, à l'échelle du Canada, fonctionnent conjointement de manière efficace.

Le gouvernement fédéral, avec Transports Canada comme chef de file, exerce l'entière responsabilité à l'égard de questions comme la sécurité et la sûreté aérienne, alors que pour d'autres questions, la responsabilité est partagée avec d'autres ministères, les gouvernements provinciaux et territoriaux ainsi que les administrations municipales. Nous devons aussi travailler avec des partenaires commerciaux et au sein d'organisations internationales de manière à élaborer et à harmoniser les cadres stratégiques et réglementaires afin de protéger les Canadiennes et Canadiens qui utilisent le réseau de transport de plus en plus mondial, tout en favorisant son efficience.

Pour les domaines où Transports Canada n'exerce pas de responsabilité directe, par exemple la construction et l'entretien des réseaux routiers, nous avons recours au financement et à des

partenariats stratégiques pour promouvoir le mouvement sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement des personnes et des marchandises dans tout le pays. Ainsi, nous jouons un rôle de premier plan afin de veiller à ce que toutes les parties du réseau de transport à l'échelle du Canada et dans le reste du monde fonctionnent conjointement de manière efficace.

Pour obtenir de plus amples renseignements généraux sur le ministère, consulter la section « Renseignements supplémentaires » du présent rapport. Pour plus de renseignements sur les engagements organisationnels formulés dans la lettre de mandat du ministère, consulter la lettre de mandat du ministre sur le site Web du premier ministre du Canada[xv].

Résultats stratégiques et architecture d'alignement des programmes (AAP)

Comme l'illustre le tableau 1 sur la prochaine page, l'AAP de Transports Canada comprend 15 programmes qui contribuent à l'atteinte des trois résultats stratégiques ministériels suivants :

1. un réseau de transport efficient;
2. un réseau de transport respectueux de l'environnement;
3. un réseau de transport sécuritaire et sûr.

Le 16e programme, Services internes, appuie les trois résultats stratégiques.

Tableau 1 : Architecture d'alignement des programmes (AAP) 2017-2018 de Transports Canada

RS1 : Un réseau de transport efficient		RS2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement	RS3 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr	
1.1 Cadres qui appuient le marché des transports	**1.3 Infrastructures de transport**	**2.1 Air pur - Transport**	**3.1 Sécurité aérienne**	**3.5 Transport des marchandises dangereuses**
1.1.1 Cadre qui appuie le marché du transport aérien	1.3.2 Infrastructure de transport maritime	2.1.1 Cadre réglementaire sur la qualité de l'air et surveillance	3.1.1 Cadre réglementaire de la sécurité aérienne	3.5.1 Cadre réglementaire pour le transport des marchandises dangereuses
1.1.2 Cadre qui appuie le marché du transport maritime	1.3.2.1 Gérance des administrations portuaires canadiennes	2.1.2 Initiatives en matière d'air pur	3.1.2 Surveillance de la sécurité aérienne	3.5.2 Surveillance du transport des marchandises dangereuses
1.1.3 Cadre qui appuie le marché du transport terrestre	1.3.2.2 Gérance de la voie maritime et soutien	**2.2 Eau propre - Transport**	3.1.2.1 Service à l'industrie aéronautique	3.5.3 Intervention d'urgence – Transport des marchandises dangereuses
1.1.4 Commerce et cadres internationaux	1.3.2.3 Gérance des services de traversiers et soutien	2.2.1 Cadre réglementaire du programme Eau propre	3.1.2.2 Surveillance du réseau aérien	**3.6 Sûreté aérienne**
1.1.5 Analyse et innovation dans le secteur des transports	1.3.2.4 Exploitation des ports	2.2.2 Programme de surveillance réglementaire pour l'assainissement de l'eau	3.1.3 Services des aéronefs	3.6.1 Cadre réglementaire de la sûreté aérienne
1.2 Portes d'entrée et corridors	1.3.3 Infrastructure de transport terrestre et intermodale	**2.3 Gérance de l'environnement - Transport**	**3.2 Sécurité maritime**	3.6.2 Surveillance de la sûreté aérienne
1.2.1 Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique	1.3.3.1 Gérance du transport ferroviaire voyageur et soutien		3.2.1 Cadre réglementaire de la sécurité maritime	3.6.3 Infrastructure technologique de la sûreté aérienne
1.2.2 Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers	1.3.3.2 Gérance des ponts fédéraux		3.2.2 Surveillance de la sécurité maritime	**3.7 Sûreté maritime**
1.3 Infrastructures de transport	1.3.3.3 Soutien aux infrastructures routières et à d'autres modes de transport		3.2.3 Programme de protection de la navigation	3.7.1 Cadre de réglementation en matière de sûreté maritime
1.3.1 Infrastructure de transport aérien			**3.3 Sécurité ferroviaire**	3.7.2 Surveillance de la sûreté maritime
1.3.1.1 Gérance des administrations aéroportuaires			3.3.1 Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire	3.7.3 Centres d'opérations de sécurité maritime
1.3.1.2 Exploitation des aéroports			3.3.2 Surveillance de la sécurité ferroviaire	**3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal**
1.3.1.3 Soutien aux petits aérodromes			3.3.3 Programme d'amélioration des passages à niveau et de sensibilisation de la Sécurité ferroviaire	**3.9 Sécurité et sûreté multimodale**
			3.4 Sécurité des véhicules automobiles	3.9.1 Stratégies multimodales et services intégrés
			3.4.1 Cadre réglementaire de la sécurité des véhicules automobiles	3.9.2 Préparatifs d'urgence et centres d'intervention
			3.4.2 Surveillance de la sécurité des véhicules automobiles	3.9.3 Formation technique intégrée
			3.4.3 Sécurité des transporteurs routiers	

4.1 Services internes (soutien à tous les résultats stratégiques)	4.1.1 Soutien à la gouvernance et à la gestion	4.1.2 Services de gestion des ressources	4.1.3 Services de gestion des biens

LÉGENDE : Résultat stratégique (RS) | Programme | Sous-programme ou Sous-sous-programme

Contexte opérationnel : les conditions qui influent sur notre travail

Les Canadiennes et les Canadiens souhaitent avoir un réseau de transport qui leur permet de se déplacer quotidiennement de façon sécuritaire et efficace. Les entreprises et les consommateurs veulent un réseau de transport fiable pour que les ressources et les produits soient acheminés à temps vers les marchés mondiaux et les commerces du pays. Le transport a également une incidence sur d'autres enjeux importants, comme la pollution de l'air, la sûreté et la sécurité publique, et les possibilités économiques pour la classe moyenne du pays. Au total, les activités de transport représentent environ 10 % du produit intérieur brut du Canada.

Afin de continuer à remplir notre mandat, Transports Canada (TC) élabore et met en œuvre des politiques et des programmes fédéraux en matière de transport qui assurent un réseau de transport sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

Il est possible de faire en sorte que les régimes de législation, de réglementation et de surveillance soient plus modernes et souples pour :

- Mieux répondre aux changements et à l'innovation dans le secteur des transports et pour appuyer de façon plus efficace les priorités;
- Appuyer de façon plus efficace les priorités du gouvernement du Canada relatives à la sécurité et à la sûreté des transports, au commerce, à la protection de l'environnement et à l'innovation.

La mise en œuvre de régimes de législation, de réglementation et de surveillance posera des défis particuliers, notamment l'adoption de règlements qui en premier lieu protègent les Canadiennes et les Canadiens tout en permettant une certaine souplesse. Il est primordial de réconcilier ces deux aspects afin de nous permettre de répondre de façon efficace et simultanée :

- aux risques liés à la sécurité ou à d'autres aspects du transport;
- aux besoins de l'industrie;
- aux préoccupations du public concernant les répercussions des activités du secteur des transports sur l'environnement;
- aux changements démographiques;
- à l'augmentation des volumes :
    - de voyageurs;
    - des marchandises dangereuses transportées.

Risques clés : facteurs susceptibles d'influer sur notre capacité de réaliser nos plans et d'atteindre nos résultats

Nous avons commencé la mise à jour de notre profil de risque ministériel pour l'exercice 2016-2017, que nous accompagnons d'une analyse de notre contexte opérationnel, environnemental et financier. Pendant l'étape de la détermination des risques, nous avons examiné :

- Les priorités de TC décrites dans la lettre de mandat du ministre;
- La vision du ministre concernant Transports 2030;
- Le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques;
- L'initiative du Plan de protection des océans (PPO);
- L'Énoncé économique de l'automne 2016.

Nous avons aussi examiné les engagements du gouvernement de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES), de protéger les écosystèmes du Canada, de faciliter l'accès au transport en commun et d'assurer la liaison entre les collectivités, de même que les activités nationales et internationales liées à la sûreté.

TC assure la gestion des risques de manière à appuyer la prise de décisions et à améliorer ses pratiques opérationnelles, notamment sa façon d'élaborer les politiques, d'établir les priorités, d'affecter les ressources, de mettre en œuvre les programmes et de mener les activités quotidiennes. Son approche de gestion des risques prévoit, notamment :

- Une surveillance continue des risques;
- Un rapport semestriel des progrès et de l'efficacité globale des réponses aux risques.

Le tableau ci-dessous présente les éléments clés de la stratégie de réponse aux risques de TC.

Risques	Stratégie de réponse au risque[1]	Lien aux programmes du ministère	Lien aux engagements de la lettre de mandat ou aux priorités pangouvernementales et ministérielles (au besoin)
Les politiques, programmes et les investissements dans l'infrastructure pourraient ne pas suffire pour assurer le transport efficace des marchandises et	Le réseau de transport canadien présente encore certains défis qui doivent être surmontés pour maintenir la compétitivité du Canada relativement au transport des produits, des services et des personnes vers les principaux marchés. Par contre, les Canadiennes et Canadiens faisant partie de la classe moyenne sont de plus en plus préoccupés par les coûts de déplacement, l'accessibilité et le niveau des services. Pour répondre à ces préoccupations, TC, dans le cadre de Transports 2030, veut améliorer le rendement du réseau de transport en ce qui a trait au transport des produits vers les marchés, afin de	Ce risque est lié aux Programmes suivants sous le réseau de transport efficient • Programmes des cadres qui appuient le marché • Programme d'analyse et de	**Priorité 1** Faciliter le transport des marchandises vers les marchés et appuyer la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement **Priorité 2** Offrir de meilleurs choix et services et accorder

[1] Notre stratégie de réponse au risque peut être modifiée.

Risques	Stratégie de réponse au risque[1]	Lien aux programmes du ministère	Lien aux engagements de la lettre de mandat ou aux priorités pangouvernementales et ministérielles (au besoin)
des personnes et appuyer l'adoption de nouvelles technologies.	favoriser la croissance de l'économie canadienne et d'offrir aux consommateurs de meilleurs choix et services, à des coûts moindres, ainsi que de nouveaux droits. Les réponses aux risques susmentionnés comprennent : • la mise en place d'une approche « à guichet unique » et la reconnaissance que l'adoption de produits innovants et de nouvelles technologies constitue une question multimodale horizontale. • la poursuite d'une plus grande transparence dans la chaîne d'approvisionnement du transport ferroviaire, tout en préconisant une approche plus équilibrée à l'égard des intervenants et en appuyant un secteur ferroviaire plus concurrentiel et efficient. • la collaboration avec l'industrie pour créer des règles de protection des consommateurs claires et équitables à l'intention des voyageurs aériens. • la poursuite de la législation afin que, pour les transporteurs aériens canadiens, les restrictions de propriété internationale passent de 25 à 49 pour cent des intérêts délibératifs. • l'examen de la viabilité des services ferroviaires voyageurs à haute fréquence dans le corridor Québec-Windsor. • l'élaboration d'un cadre stratégique et l'avancement des paramètres de programme pour lancer une initiative sur les corridors de commerce et de transport, annoncée dans l'Énoncé économique de l'automne 2016, visant à bâtir des corridors mieux développés et plus efficients vers les marchés internationaux.	l'innovation Programmes des portes d'entrée, corridors et des passages frontaliers	de nouveaux droits aux consommateurs **Priorité 3** Renforcer la sécurité maritime et le transport maritime responsable et améliorer les infrastructures de transport dans le Nord **Priorité 6** Moderniser les régimes législatifs, réglementaires et de surveillance de TC et élaborer une nouvelle stratégie de gérance des biens

Risques	Stratégie de réponse au risque[1]	Lien aux programmes du ministère	Lien aux engagements de la lettre de mandat ou aux priorités pangouvernementales et ministérielles (au besoin)
Les incidents de sûreté liés au transport pourraient ne pas être réglés efficacement en raison d'un manque de communication à des moments critiques.	Les menaces contre la sûreté de notre réseau de transport se complexifient et présentent maintenant de multiples facettes. La capacité de TC d'assurer une transmission sécurisée des renseignements de sûreté concernant le réseau de transport canadien dépend toujours de la diversité des intervenants et de plusieurs partenaires, tant nationaux qu'internationaux. De plus, l'utilisation accrue des cybersystèmes dans divers secteurs des transports a permis l'introduction de vulnérabilités dans le réseau de transport. Pour pallier ces problèmes, le Ministère examine les procédures existantes et les modifie, au besoin, afin d'assurer la rigueur et la reproductibilité du processus de diffusion de l'information concernant les incidents de sûreté liés au transport. Autres réponses aux risques : • Mener des exercices périodiques et y participer, afin de valider les procédures et d'en confirmer la compréhension et l'application par les employés; • Sensibiliser l'industrie à la sûreté et lui offrir de la formation par des inspecteurs et des intervenants.	Ce risque est lié aux programmes suivants visant un réseau de transport sécuritaire et sûr : • programmes multimodaux, d'urgence et de formation; • programmes d'appui au transport aérien, maritime et de surface; • programmes de sûreté aérienne; • programmes de sécurité et de sûreté maritime.	**Priorité 4 :** Renforcer la sécurité et la sûreté du réseau de transport canadien
Les programmes et règlements fédéraux sur les transports pourraient ne pas contribuer efficacement à réduire l'incidence environnementale des activités liées au transport et leurs effets néfastes de ces activités sur les collectivités	Le réseau de transport canadien produit environ 23 % des émissions de gaz à effet de serre (GES). De plus, la résilience des infrastructures de transport existantes et les activités liées au transport maritime demeurent vulnérables aux conséquences des changements climatiques et représentent une menace pour les fragiles écosystèmes. Afin d'atténuer ces risques, TC a commencé à travailler avec les provinces et les territoires par le biais d'un cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques, afin de s'assurer de faire tout en son pouvoir pour appuyer la transition vers un réseau de transport à faibles émissions. Dans le cadre de la mise en œuvre du Plan de protection des océans, TC continuera d'appliquer un moratoire sur le transport de pétrole brut sur la côte nord de la Colombie-Britannique, et de collaborer avec	Ce risque est lié aux programmes suivants visant un réseau de transport propre, sécuritaire, sûr et efficace : • programmes sur la qualité de l'air; • programmes sur l'eau propre; • programmes de gérance des biens;	**Priorité 3** Renforcer la sécurité maritime et le transport maritime responsable et améliorer les infrastructures de transport dans le Nord **Priorité 5** Réduire la pollution atmosphérique et adopter de nouvelles technologies afin de réduire les émissions de GES provenant du secteur des transports

Risques	Stratégie de réponse au risque[1]	Lien aux programmes du ministère	Lien aux engagements de la lettre de mandat ou aux priorités pangouvernementales et ministérielles (au besoin)
côtières et nordiques.	ses partenaires en vue d'aménager des corridors maritimes compétitifs, sécuritaires et écologiquement durables parmi les meilleurs au monde. Les réponses à ces risques comprennent : • des efforts pour renforcer les connaissances et la capacité en matière d'adaptation aux changements climatiques et pour mieux tenir compte des risques liés au climat dans le processus décisionnel, ainsi que pour renforcer la résistance des infrastructures de transport aux variations climatiques. • la poursuite de la collaboration avec les autres ministères fédéraux en vue d'atteindre les priorités fédérales, notamment celles prévues dans le cadre du budget de 2016 et d'autres engagements récents concernant la tarification du carbone et d'autres mesures prévues dans le Cadre pancanadien; • la mise en place d'un plan pluriannuel visant à démontrer l'engagement de TC envers la réduction des émissions de GES provenant de ses activités; • l'élaboration de recherches et de règlements visant à harmoniser des normes de sécurité automobile à la réglementation relative aux émissions de GES provenant des véhicules; • la progression de notre compréhension de l'incidence du transport maritime sur les écosystèmes et l'élaboration de stratégies d'atténuation; • la mise en œuvre d'une stratégie globale visant les bâtiments abandonnés et les épaves dans les eaux canadiennes; • le lancement d'activités éducatives et de recherche sur le recyclage et la conception de bâtiments, ainsi que de programmes d'enlèvement de petits bâtiments;	• programmes de gérance de l'environnement.	

Risques	Stratégie de réponse au risque[1]	Lien aux programmes du ministère	Lien aux engagements de la lettre de mandat ou aux priorités pangouvernementales et ministérielles (au besoin)
	• la poursuite de la collaboration avec d'autres intervenants en vue de faire avancer la recherche, d'évaluer les mesures d'atténuation et d'élaborer une stratégie prévoyant des mesures à court et à long terme pour améliorer la récupération de l'épaulard résident du Sud.		
Les régimes législatifs, réglementaires et de surveillance sur les transports au Canada pourraient ne pas se pencher efficacement sur les nouvelles questions relatives à la sécurité et à la sûreté, les pratiques de l'industrie et la demande croissante.	TC fait toujours face à des risques associés aux régimes législatifs, réglementaires et de surveillance sur les transports. L'un des principaux facteurs de risque est l'existence, dans l'industrie, de pouvoirs réglementaires désuets devenus insensibles aux changements. Avec les nouvelles technologies, nos systèmes de réglementation sont sans cesse confrontés à de nouveaux défis, tandis que de récents incidents de sûreté liés au transport minent la confiance des Canadiennes et Canadiens. Pour surmonter ces défis, TC a entrepris la modernisation de ses régimes législatifs, réglementaires et de surveillance, notamment en accélérant l'examen législatif de la Loi sur la sécurité ferroviaire, en intégrant des mesures de protection modernes à la Loi sur la protection de la navigation et en modifiant la Loi sur la sécurité automobile. Autres réponses aux risques : • l'élaboration d'indicateurs de rendement, en établissant des objectifs de réduction des accidents/incidents et en assurant la mobilisation continue des employés de la sécurité ferroviaire, des compagnies de chemin de fer et d'autres intervenants compétents. • l'examen du Programme de la sécurité des véhicules automobiles et des lois en matière de sécurité automobile, afin de créer une série de pouvoirs flexible et cohérente permettant de moderniser les cadres réglementaires.	Ce risque est lié aux programmes suivants visant un réseau de transport sécuritaire et sûr : • programmes de surveillance pour chaque mode de transport[2]; • cadres législatif et réglementaire pour chaque mode de transport; • programmes d'appui au transport aérien, maritime et de surface; • programmes de sécurité aérienne; • programmes de service à l'industrie aéronautique; • programmes de transport de	**Priorité 4** Renforcer la sécurité et la sûreté du réseau de transport canadien **Priorité 6** Moderniser les régimes législatifs, réglementaires et de surveillance de TC et élaborer une nouvelle stratégie de gérance des biens

[2] Les modes de transport sont : aérien, ferroviaire, maritime et routier. Ils sont tous utilisés pour le transport de marchandises ou de passagers et/ou à des fins de loisirs.

Risques	Stratégie de réponse au risque[1]	Lien aux programmes du ministère	Lien aux engagements de la lettre de mandat ou aux priorités pangouvernementales et ministérielles (au besoin)
	• l'établissement d'un conseil consultatif de la surveillance nationale de l'aviation civile afin de mettre en œuvre des mesures d'application de la loi de façon plus rapide et efficace. • l'augmentation de la fréquence d'inspection des sites à risque élevé et renforcer la surveillance et l'application de la loi relativement au transport des marchandises dangereuses. • le renforcement du cadre de réglementation en vue d'une bonne intégration des véhicules aériens sans pilote (UAV) dans l'espace aérien et appuyer l'innovation. • la mise en œuvre des lignes directrices à l'intention des organisateurs de voyages et des navires de croisière qui empruntent des corridors de transport maritime du Nord. • la mise en œuvre du cadre réglementaire pour le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche[xvi], qui entrera en vigueur le 13 juillet 2017, et du Code obligatoire de l'Organisation maritime internationale[xvii] pour les navires exerçant des activités dans les eaux polaires (Code polaire) au moyen de l'adoption du nouveau Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans les eaux arctiques. • le renforcement des régimes législatifs et réglementaires, y compris les modifications législatives et réglementaires aux enregistreurs vidéo et aux conversations à bord des locomotives, aux questions liées à la fatigue, en révisant notamment les règles relatives au temps de travail et de repos, et à la réglementation sur les compétences des employés ferroviaires. • la collaboration avec d'autres compétences et intervenants pour trouver des options afin de mieux protéger les usagers de la route vulnérables.	marchandises dangereuses.	

Risques	Stratégie de réponse au risque[1]	Lien aux programmes du ministère	Lien aux engagements de la lettre de mandat ou aux priorités pangouvernementales et ministérielles (au besoin)
	• l'accélération de la mise en œuvre des recommandations formulées par le Groupe de travail sur les interventions d'urgence. • la réduction de la menace de l'intérieur en continuant de déployer des efforts pour renforcer le contrôle de sûreté des employés des aéroports. • la poursuite de l'élaboration de règlements en collaboration avec les intervenants afin d'améliorer la sûreté des passagers, garantir le transport sécuritaire des marchandises dangereuses par voie ferroviaire, et d'évaluer les options réglementaires pour garantir la sûreté du transport ferroviaire des voyageurs. • la contribution à la mise en place d'un solide régime de réglementation et de surveillance en assurant la prestation d'activités de formation qui visent l'amélioration continue des compétences de notre équipe technique et des personnes qui jouent un rôle clé dans la conception et l'élaboration des politiques de réglementation et des règlements.		

Résultats prévus : ce que nous voulons réaliser au cours de l'année et ultérieurement

Transports Canada vise trois résultats stratégiques, issus de sa raison d'être et de sa vision, qui correspondent aux avantages à long terme et durables au profit de la population canadienne. À mesure que nous nous efforçons à atteindre ces résultats, des rapports de progrès peuvent être réalisés à l'égard des résultats attendus[3], des indicateurs de rendement[4] et des cibles[5], tel que le prévoit l'Architecture d'alignement des programmes (AAP). Les différents niveaux de l'AAP se distinguent par le champ d'action et la portée des programmes à ces niveaux. Le niveau des programmes ont un champ d'action et un domaine d'intervention sociale plus vastes, alors que les niveaux des sous-programmes (SP) et des sous-sous-programmes (SSP) sont plus limités et plus précis puisqu'ils visent un groupe et un secteur d'intervention plus restreints.

Cette section décrit comment nous planifions atteindre les résultats attendus et présente les ressources financières et non financières que nous prévoyons dédier à chaque programme au cours de la prochaine année.

[3] Par résultat attendu, on entend un résultat à l'atteinte duquel Transports Canada contribue grâce à diverses activités dans son Architecture d'alignement de programmes.
[4] Par indicateur de rendement, on entend une statistique ou un paramètre qui, lorsqu'il est suivi dans le temps, fournit des renseignements sur les tendances de l'état d'une activité.
[5] Par cible, on entend une cible de rendement particulière liée à un indicateur de rendement par rapport auquel on compare le rendement réel.

Résultat stratégique 1 : **Un réseau de transport efficient**

Un réseau de transport efficient appuie le commerce, la prospérité économique et une qualité de vie améliorée grâce à des coûts réduits, à un service fiable, et à une meilleure utilisation de tous les modes et à l'innovation dans le secteur du transport. Transports Canada favorise un réseau de transport efficient au Canada par ce qui suit : la modernisation des cadres de marché afin que le secteur des transports puisse s'adapter, innover et demeurer concurrentiel; l'élaboration et la mise en place de projets de corridors de commerce; l'assurance du renouvellement de l'infrastructure fédérale des transports; le soutien à l'innovation dans le secteur des transports; l'établissement de partenariats avec les provinces, les territoires, les administrations municipales ainsi qu'avec les entités des secteurs public et privé dans le cadre de divers projets de transports.

Les programmes suivants appuient ce résultat stratégique :

Programme 1.1 : **Cadres qui appuient le marché des transports**

Description : Le Programme cadres qui appuient le marché des transports permet d'encourager l'efficacité des transports en favorisant un secteur des transports concurrentiel et viable. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : établir des régimes qui régissent le comportement économique des transporteurs dans tous les modes de transport; définir des règles de gouvernance pour tous les fournisseurs d'infrastructures de transport qui relèvent d'une autorité fédérale; surveiller et analyser le réseau de transport, effectuer des recherches, et produire des rapports relativement au réseau de transport; promouvoir l'innovation dans les transports; permettre aux Canadiennes et Canadiens d'avoir accès aux transports; représenter les intérêts du Canada dans le cadre des négociations commerciales, sur les tribunes internationales par rapport aux transports et auprès d'autres organismes internationaux; favoriser l'accès aux marchés dans le contexte du commerce international; favoriser une plus grande coopération afin d'appuyer l'activité économique; et s'acquitter de certaines responsabilités fédérales à l'égard de la Loi sur les ponts et tunnels internationaux[xviii].

Faits saillants de la planification

Afin d'appuyer ce programme, la lettre de mandat du ministre et les priorités de Transports Canada (TC) et de l'ensemble du gouvernement, nous allons:

- Examiner l'avenir des services ferroviaires voyageurs interurbains;
- Mobiliser les provinces et les territoires à l'égard des nouvelles technologies, des politiques et de la réglementation, et exercerons un leadership relativement aux dossiers et enjeux nationaux;
- Appuyer la mise en œuvre de la composante maritime de l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne [xix], qui favorisera le commerce et positionnera les ports canadiens en tant que portes d'entrée importantes vers les marchés mondiaux;
    - mettre en œuvre L'Accord de prédédouanement multimodal entre le Canada et les États-Unis[xx];
- Élaborer :
    - un cadre de politique/de programme pour l'Initiative sur les corridors de commerce et de transport;
    - des lois visant à renforcer le cadre des politiques du transport ferroviaire;

- Élaborer les modifications législatives et réglementaires requises pour pouvoir mettre en œuvre le nouveau régime de droits des passagers du transport aérien, ainsi que la proposition d'assouplir les restrictions à l'investissement étranger relatives aux droits de vote des transporteurs aériens canadiens.

Pourcentage des fonds alloués aux programmes réservés à l'expérimentation : 0 %

Ressources financières budgétaires (en dollars[6]) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2017–2018	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019	Dépenses prévues 2019–2020
23 746 340	23 746 340	23 297 118	21 997 076

Ressources humaines (équivalents temps plein (ÉTP)) – Pour le programme

2017–2018	2018–2019	2019–2020
163	163	160

Résultats du rendement – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation	2013-2014 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels
1.1 Cadres qui appuient le marché des transports						
a) Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité pour le transport de marchandises pour le mode ferroviaire pour compte d'autrui (tonnes-kilomètres par locomotive (le niveau d'intensité pour le transport représente l'utilisation du système)	120 917 636	mars 2018	116 533 790	122 181 729	149 337 129
b) Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité pour le transport de marchandises pour le mode routier pour compte d'autrui (tonnes-kilomètres par véhicule lourd (le niveau d'intensité pour le transport représente l'utilisation du système)	1 662 130	mars 2018	1 634 639	1 698 561	1 853 430

[6] Les chiffres ayant été arrondis, le total des colonnes dans les tableaux peut ne pas être exact.

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation	2013-2014 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels
c) Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité pour le transport de marchandises pour le mode maritime pour compte d'autrui (tonnes-kilomètres par port d'escale (le niveau d'intensité pour le transport représente l'utilisation du système)	2 895	mars 2018	S.O.[7]	2 875	2 871
d) Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité pour le transport de voyageurs par transport aérien (passagers-kilomètres par siège-kilomètre) (le niveau d'intensité pour le transport représente l'utilisation du système)	0,79	mars 2018	0,82	0,82	0,83
e) Un secteur des transports concurrentiel	Niveau d'intensité pour le transport de voyageurs par transport ferroviaire (passagers par siège disponible) (le niveau d'intensité pour le transport représente l'utilisation du système)	0,59	mars 2018	0,58	0,61	0,57

Programme 1.2 : **Portes d'entrée et corridors**

Description : Le Canada est une nation commerçante; l'efficacité et la fiabilité du réseau de transport, pour ce qui est du soutien à ces activités commerciales, influent directement sur la prospérité et le bien-être de la nation. Pour cette raison, il est impératif que le gouvernement fédéral joue un rôle dans le développement d'un réseau de transport intégré reliant les importateurs et les exportateurs aux marchés et aux fournisseurs dans les chaînes d'approvisionnement mondiales de plus en plus complexes. Inspiré par le Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques[xxi], le Programme des portes d'entrée et corridors appuie le commerce international du Canada, en créant un réseau de transport lié au commerce plus efficace, fiable et homogène au Canada. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : élaborer des initiatives pour améliorer et intégrer des réseaux de transport dans les principales régions; favoriser les partenariats entre tous les niveaux de gouvernement et le secteur privé; appuyer et surveiller les projets qui contribuent à la capacité accrue et à l'efficience de l'infrastructure des portes d'entrée et des corridors; élaborer et mettre en place des mesures qui éliminent les obstacles au développement efficace des portes d'entrée et des corridors; et commercialiser l'utilisation des portes d'entrée et des corridors au Canada et à l'échelle internationale.

[7] S.O. = Sans objet ou les données ne sont pas disponibles à raison d'un changement d'indicateur.

Faits saillants de la planification

Afin d'appuyer ce programme, la lettre de mandat du ministre et les priorités de TC et de l'ensemble du gouvernement, nous allons:

- Mettre en œuvre d'initiatives stratégiques dans le cadre du Fonds pour les portes d'entrée;
- Lancer :
    - l'initiative de 10,1 milliards de dollars sur 11 ans, afin de bâtir des corridors de transport plus forts et plus efficaces;
    - un plan national des corridors commerciaux qui appuie les investissements dans les infrastructures de transport, notamment l'élaboration de documents d'appui et de processus en vue de l'appel d'offres initial.

Pourcentage des fonds alloués aux programmes réservés à l'expérimentation : 0 %

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2017–2018	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019	Dépenses prévues 2019–2020
114 474 688	114 474 688	6 655 700	81 105

Ressources humaines (équivalents temps plein (ÉTP)) – Pour le programme

2017–2018	2018–2019	2019–2020
15	3	3

Résultats du rendement – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation	2013-2014 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels
1.2 Portes d'entrée et corridors						
Les portes d'entrée et les corridors commerciaux sont efficients	Temps total moyen de transit (nombre de jours) pour les frets conteneurisés internationaux passant par les portes d'entrée et les corridors commerciaux du Canada	7 jours en moyenne pour les transits et écart-type de 0,4 jour	mars 2018	Année civile 2012 : 7,0 jours Année civile 2013 : 7,6 jours	9 jours en moyenne et écart-type de 1,1 jour	Moyenne de 8,4 jours, écart-type d'une journée

Programme 1.3 : **Infrastructures de transport**

Description : Le Programme infrastructures de transport a pour objet de superviser, de financer et de gérer les infrastructures de transport multimodal dans le cadre du mandat de Transports Canada en vue d'améliorer l'efficacité et la prestation des services, dans l'intérêt des contribuables canadiens. Les fonctions qui s'y rattachent sont les suivantes : assurer la gestion de certains biens liés au transport commercial exploités par des tierces parties pour le compte du gouvernement fédéral (administrations aéroportuaires, administrations portuaires, ponts fédéraux, VIA Rail, Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-

Laurent[xxii], Marine Atlantique[xxiii]); fournir le financement pour des infrastructures stratégiques de transport au Canada afin d'appuyer les objectifs fédéraux; et élaborer une politique d'infrastructure des transports à la suite de consultations avec les intervenants. Le Programme gère également les ports et les aéroports de Transports Canada, appuie les services essentiels dans les collectivités éloignées, gère les engagements existants, et assure la cession des biens, dans la mesure du possible.

Faits saillants de la planification

Afin d'appuyer ce programme, la lettre de mandat du ministre et les priorités de TC et de l'ensemble du gouvernement, nous allons:

- Exécuter la stratégie de gestion des biens pour les ports dont Transports Canada est l'exploitant et le propriétaire, afin de transférer ces installations à des intérêts locaux et privés[xxiv] qui seront mieux placés pour les exploiter;
- Collaborer avec Parcs Canada[xxv] pour accélérer le transfert de terres excédentaires de Pickering et continuer à adopter une approche équilibrée pour gérer les biens-fonds de Pickering[xxvi], tout en veillant à répondre aux demandes environnementales et économiques;
- Envisager la cession de biens de transport comme les aéroports appartenant à TC;
- Poursuivre une approche à long terme pour la prestation de services de traversiers dans l'Est du Canada dans les buts suivants :
    - offrir un service de haute qualité et fiable;
    - procurer aux collectivités et aux utilisateurs une certitude à long terme;
    - soutenir les économies régionales.

Pourcentage des fonds alloués aux programmes réservés à l'expérimentation : 0 %

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2017–2018	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019	Dépenses prévues 2019–2020
488 050 696	488 050 696	357 400 599	355 598 936

Ressources humaines (équivalents temps plein (ÉTP)) – Pour le programme

2017–2018	2018–2019	2019–2020
213	211	209

Résultats du rendement – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation	2013-2014 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels
1.3 Infrastructures de transport						
L'infrastructure financée par le fédéral est opérationnelle	Pourcentage de l'infrastructure financée par le fédéral qui atteint les objectifs opérationnels établis annuellement	100 %	mars 2018	96 %	95 %	100 %

Résultat stratégique 2 : **Un réseau de transport respectueux de l'environnement**

Transports Canada fait la promotion d'un réseau de transport respectueux de l'environnement au Canada. Ce résultat stratégique fait progresser le programme environnemental du gouvernement fédéral dans le secteur des transports et s'harmonise avec d'autres programmes fédéraux visant à réduire les émissions atmosphériques pour protéger la santé des Canadiennes et Canadiens et l'environnement pour les générations futures; assure la protection du milieu marin en réduisant la pollution de l'eau causée par les transports; et fait en sorte que Transports Canada s'acquitte de ses responsabilités à l'égard de ses propres activités en vue d'un environnement plus propre et plus sain.

Les programmes suivants appuient ce résultat stratégique :

Programme 2.1 : **Air pur – Transport**

Description : Le Programme air pur – transport de Transports Canada fait progresser le programme de l'air pur du gouvernement fédéral dans le secteur des transports. Il complète également d'autres programmes fédéraux visant à réduire les émissions atmosphériques et de gaz à effet de serre pour améliorer la santé des Canadiennes et Canadiens et l'environnement pour les générations à venir. Ses deux objectifs principaux sont les suivants : réglementer les émissions atmosphériques et/ou de gaz à effet de serre provenant des secteurs aériens, maritimes et ferroviaires, et mettre en œuvre les obligations et les engagements de Transports Canada dans le cadre du Programme de l'air pur.

Faits saillants de la planification

Afin d'appuyer ce programme, la lettre de mandat du ministre et les priorités de TC et de l'ensemble du gouvernement, nous allons:

- Réduire les polluants atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports pour :
  - concevoir des exigences nationales;
  - diriger la participation du gouvernement du Canada à l'Organisation de l'aviation civile internationale[xxvii] (OACI) et à l'Organisation maritime internationale (OMI), ainsi que la mise en œuvre de normes et de pratiques recommandées publiées par l'OACI et l'OMI au Canada;
  - terminer l'élaboration de la réglementation sur les émissions provenant des locomotives, en harmonisation avec les normes des États-Unis et continuer à travailler dans le cadre de l'initiative conjointe Canada/États-Unis sur les émissions des locomotives du Conseil de coopération en matière de réglementation[xxviii];
  - établir un nouvel accord volontaire avec l'industrie ferroviaire canadienne;
  - entreprendre des activités de recherche et de développement ciblées dans tous les modes;
- Commencer la mise en œuvre des engagements du gouvernement dans le contexte du Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques[xxix], notamment :

  - travailler avec les provinces, les territoires, l'industrie et les autres intervenants pour concevoir une stratégie nationale pour les véhicules à émission zéro d'ici 2018;
  - élaborer de nouvelles exigences pour l'installation d'économiseurs de carburant dans les véhicules lourds;
- Appuyer Environnement et Changement climatique Canada[xxx] lors de l'élaboration et de l'évaluation de la réglementation sur les gaz à effets de serre pour les véhicules légers et les véhicules lourds en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)[xxxi];
- Continuer à mettre en œuvre le Programme écoTECHNOLOGIE pour véhicules II[xxxii], le Programme d'alimentation à quai pour les ports[xxxiii] et les programmes de système de réservation de camions, et commencer les nouveaux programmes de transport afin de soutenir le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques en vue d'améliorer l'efficacité dans les plaques tournantes de transport;
- Continuer à prendre des mesures pour mieux comprendre les risques liés au climat et aux conditions météorologiques, ce qui comprend l'Initiative d'adaptation des transports dans le Nord[xxxiv] pour :
  - continuer à soutenir le développement et les essais d'outils et de technologies d'adaptation novateurs;
  - mobiliser les intervenants par le biais de réseaux établis d'expertise afin d'améliorer les connaissances, de corriger les vulnérabilités principales et de communiquer les pratiques exemplaires.

Pourcentage des fonds alloués aux programmes réservés à l'expérimentation : 2 %

Nous prévoyons étudier et tester de nouvelles approches pour mesurer, évaluer et innover nos politiques, notre conception et notre mise en œuvre de programmes. Ces approches peuvent inclure l'étude des comportements, l'élaboration ouverte de politiques, l'analyse et la modélisation de données. En 2017-2018, nos gestionnaires mèneront des consultations à l'interne et auprès d'organismes centraux afin de déterminer le processus adéquat pour évaluer les résultats d'expérimentation et incorporer les enseignements retenus.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2017–2018	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019	Dépenses prévues 2019–2020
27 911 832	27 911 832	2 093 342	1 840 519

Ressources humaines (équivalents temps plein (ÉTP)) – Pour le programme

2017–2018	2018–2019	2019–2020
90	17	17

Résultats du rendement – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation	2013-2014 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels
2.1 Air pur – Transport						
Mesure de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le secteur des transports	Pourcentage des émissions provenant du secteur des transports compris dans les rapports annuels sur l'intensité des émissions de GES (mesuré en grammes par unité d'activité)	100 %	mars 2030	S.O.	S.O.	S.O.

Programme 2.2 : **Eau propre – Transport**

Description : Le Programme eau propre – transport protège le milieu marin en réduisant la pollution de l'eau provenant des activités du secteur des transports. Le Programme réglemente et surveille les répercussions des déversements provenant des navires dans le milieu marin, réglemente les eaux de ballast, et contribue à établir des règles nationales et internationales qui régissent les restrictions touchant la responsabilité en cas d'incidents de pollution marine. Cette activité fait progresser le Programme eau propre du gouvernement dans le secteur des transports et complète d'autres programmes fédéraux visant à protéger la santé des Canadiennes et Canadiens et l'environnement pour les générations à venir. Le Programme représente également le Canada dans le cadre de discussions en vue d'établir des normes internationales en guise de prévention de la pollution par des bâtiments naviguant en eaux canadiennes et de s'occuper de la menace que représentent les espèces aquatiques envahissantes.

Faits saillants de la planification

Afin d'appuyer ce programme, la lettre de mandat du ministre et les priorités de TC et de l'ensemble du gouvernement, nous allons:

- Commencer à mettre en place le Plan de protection des océans de 1,5 milliard de dollars en vue des objectifs suivants :
  - renforcer la sécurité maritime;
  - protéger des écosystèmes côtiers;
  - promouvoir la participation significative des groupes autochtones dans l'élaboration de pratiques d'expédition responsables;
- Continuer à collaborer avec l'industrie canadienne, les partenaires des États-Unis et les autres partenaires internationaux en :
  - promulguant des règlements équitables, pratiques et écoiogiques liés aux eaux de ballast;
  - mettant en œuvre la Convention sur la gestion des eaux de ballast au Canada;
- Dans le cadre du Plan de protection des océans du gouvernement, aller de l'avant en ce qui concerne l'adhésion à la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves de 2007[xxxv];
- Moderniser le régime de responsabilité et d'indemnisation en matière maritime :

  - en appliquant complètement la Convention des substances nocives ou potentiellement dangereuses de 2010[xxxvi];
  - en améliorant la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires[xxxvii] en vue d'offrir une indemnisation adéquate et rapide;
- Faire avancer la législation afin d'imposer un moratoire sur les pétroliers pour la côte nord de la Colombie-Britannique;
- Déterminer les exigences stratégiques futures dans le Nord, en se concentrant sur les services et l'infrastructure de transport qui renforce le transport sécuritaire et respectueux de l'environnement pour tous les modes;
- Surveiller et analyser les faits nouveaux à l'échelle nationale et internationale relativement à la pollution de l'eau, en ce qui concerne les répercussions potentielles liées :
  - au secteur des transports, aux politiques ministérielles et aux pouvoirs législatifs;
  - à l'élaboration des politiques et aux mesures recommandées;
- Soutenir un réseau de transport maritime sûr et respectueux de l'environnement qui contribue au développement économique :
  - en contribuant aux organismes suivants :
    - le centre de transport maritime responsable Clear Seas[xxxviii], dont le mandat consiste à être une source indépendante d'information sur les pratiques exemplaires en matière de transport maritime sécuritaire de pétrole et de gaz naturel;
    - l'Ocean Networks Canada[xxxix], afin qu'il puisse transformer ses données océanographiques en information sur la sécurité de la navigation;
  - en renforçant les dispositions de préparation et de réaction aux situations de pollution grâce à l'initiative de modernisation du Programme d'intervention environnementale pour :
    - améliorer les inspections de conformité;
    - accroître les mesures d'application de la loi en vue de corriger les non-conformités;
  - en continuant à :
    - travailler avec la Garde côtière canadienne[xl] et l'industrie afin d'appuyer l'élaboration d'une approche régionale fondée sur le risque pour la planification d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures;
    - augmenter la capacité du Programme national de surveillance aérienne[xli] afin d'aider à prévenir la pollution à la suite de déversements causés par les navires et à appuyer l'intervention en cas d'incidents.

Pourcentage des fonds alloués aux programmes réservés à l'expérimentation : 4 %

Environ 40 % des travaux prévus liés aux eaux de ballast seraient considérés comme une expérimentation, ce qui comprend la recherche au chapitre des approches de gestion des eaux de ballast. Cela représente environ 4 % du budget total du programme.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2017–2018	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019	Dépenses prévues 2019–2020
18 410 376	18 410 376	15 245 705	15 252 322

Ressources humaines (équivalents temps plein (ÉTP)) – Pour le programme

2017–2018	2018–2019	2019–2020
60	59	59

Résultats du rendement – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation	2013-2014 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels
2.2 Eau propre – Transport						
Prévention de la pollution marine provenant des navires qui exploitent les eaux de compétence canadienne	Nombre de déversements de polluants nocifs dans l'environnement marin par des navires relevés au cours des patrouilles antipollution et d'autres démarches	17	mars 2018	43	37	50

Programme 2.3 : Gérance de l'environnement – Transport

Description : Le Programme gérance de l'environnement – Transport permet à Transports Canada de s'acquitter de ses responsabilités en vue d'offrir un réseau de transport national respectueux de l'environnement et résilient pour les Canadiennes et Canadiens, en assurant la conformité aux obligations environnementales du Ministère par rapport aux lois, aux règlements, aux politiques et aux lignes directrices, ainsi que respecter les engagements du Ministère envers les peuples autochtones. Ce Programme : assure la gestion respectueuse de l'environnement pour les terres et les installations de Transports Canada, conformément à la législation et aux politiques fédérales; offre un soutien fonctionnel relatif aux évaluations environnementales, notamment pour les projets d'exploitation des ressources; gère les lieux contaminés; donne des conseils sur la consultation, la mobilisation et les négociations de traités Autochtones; et cherche à améliorer la résilience du réseau de transport national face aux événements climatiques extrêmes actuels et à venir.

Faits saillants de la planification

Afin d'appuyer ce programme, la lettre de mandat du ministre et les priorités de TC et de l'ensemble du gouvernement, nous allons:

- Communiquer l'expertise ministérielle pour améliorer la qualité, la rapidité et l'efficacité des examens des grands projets du gouvernement du Canada;
- Appuyer la conception d'un nouveau processus d'évaluation environnementale;

- Appliquer la stratégie privilégiée pour l'assainissement de la décharge du port médian et le projet de gestion des risques dans le port de Victoria, dans le cadre du Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux[xlii] et de la stratégie d'assainissement de l'environnement;
- Contribuer à concevoir un processus intégré pour promulguer des instruments législatifs et réglementaires modernes, simplifiés et efficaces;
- Contribuer aux objectifs du gouvernement du Canada en matière de réconciliation avec les Autochtones par le biais d'initiatives ministérielles et la participation à des activités pangouvernementales;
- Continuer à effectuer une bonne gouvernance des propriétés foncières du Ministère afin de protéger l'environnement et d'aider à réaliser les priorités gouvernementales, comme la réduction des gaz à effet de serre découlant des opérations du gouvernement fédéral.

Pourcentage des fonds alloués aux programmes réservés à l'expérimentation : 0 %

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2017–2018	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019	Dépenses prévues 2019–2020
56 475 221	56 475 221	41 368 281	39 383 852

Ressources humaines (équivalents temps plein (ÉTP)) – Pour le programme

2017–2018	2018–2019	2019–2020
140	126	123

Résultats du rendement – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation	2013-2014 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels
2.3 Gérance de l'environnement – Transport						
a) Conformité à l'égard des obligations de TC par rapport aux lois, aux règlements, aux politiques et aux directives	Pourcentage des engagements ministériels qui sont respectés dans le cadre de la Stratégie fédérale de développement durable[xliii]	100 %	mars 2018	Toutes les stratégies de mise en œuvre sous les thèmes I à III sont sur la bonne voie pour produire leurs résultats attendus d'ici la fin de la Stratégie fédérale de développement durable de 2013–2016. Les objectifs sous le thème IV sont atteints et, dans certains cas, dépassés.	100 %	100 %
b) Conformité à l'égard des obligations de TC	Nombre de fois où TC n'était pas conforme aux lois	0	mars 2018	Cible atteinte	0	0

par rapport aux lois, aux règlements, aux politiques et aux directives	environnementales applicables					
c) Conformité à l'égard des obligations de TC par rapport aux lois, aux règlements, aux politiques et aux directives	Nombre de fois où TC n'a pas réalisé ses obligations légales de consulter les groupes autochtones	0	mars 2018	Cible atteinte	0	0
d) Renforcement des connaissances et de la capacité d'adaptation de Transports Canada et amélioration de l'intégration des facteurs climatiques dans la prise de décisions	Pourcentage des mesures provenant du Plan d'adaptation au changement climatique qui ont été mises en œuvre et pour lesquelles les résultats attendus ont été atteints	100 %	mars 2018	S.O.	S.O.	S.O.

Résultat stratégique 3 : **Un réseau de transport sécuritaire et sûr**

Transports Canada appuie un réseau de transport sécuritaire et sûr qui facilite le déplacement des personnes et des marchandises dans tout le Canada et à l'international, sans causer de blessures, de décès ou de dommages matériels. Le Ministère y voit en influençant le comportement du public et de l'industrie au moyen de politiques, de normes, de lois et de règlements. Les régimes de réglementation que l'on harmonise et que l'on rationalise, grâce à l'expérience de pays et d'intervenants multiples favorisent le recours à des opérations de transport sécuritaires, sûres et efficaces et l'instauration d'une culture saine de la sécurité et de la sûreté. En outre, Transports Canada veille à ce que les Canadiennes et Canadiens et l'industrie du transport respectent le cadre de réglementation au moyen de ses programmes de surveillance.

Les programmes suivants appuient ce résultat stratégique :

Programme 3.1 : **Sécurité aérienne**

Description : Le Programme de sécurité aérienne, sous l'autorité de la Loi sur l'aéronautique[xliv], permet d'appliquer et de surveiller les politiques, les règlements et les normes nécessaires à la sécurité des opérations de l'aviation civile à l'intérieur des frontières canadiennes, y compris l'établissement des normes de sécurité pour la conception et la fabrication de produits aéronautiques en harmonie avec les normes internationales. Le Programme : favorise la sécurité du réseau aérien; assure la surveillance du secteur de l'aviation; et applique les conventions internationales signées par le Canada. De plus, le Programme offre des services aériens et la formation connexe afin d'appuyer les activités de Transports Canada et d'autres ministères du gouvernement.

Faits saillants de la planification

Afin d'appuyer ce programme, la lettre de mandat du ministre et les priorités de TC et de l'ensemble du gouvernement, nous allons:

- Renforcer la sécurité aérienne au Canada en gérant les risques prioritaires touchant le réseau aérien grâce aux activités suivantes :
    - Renforcement du cadre de réglementation en vue d'une bonne intégration des véhicules aériens sans pilote (UAV) dans l'espace aérien et appuyer l'innovation;
    - Promotion des possibilités de changements réglementaires ainsi que des activités d'éducation et de sensibilisation liées aux phases d'approche et d'atterrissage de vol, en se concentrant sur les approches non stabilisées et les sorties de pistes;
    - Finalisation des changements et des améliorations apportés aux règlements, normes et documents d'orientation liés à la performance humaine, notamment la fatigue, à la gestion du personnel affecté aux aéronefs[xlv] et à la prise de décisions du pilote[xlvi];
    - Conception d'un programme de promotion de la sécurité et d'éducation visant à améliorer la formation des pilotes afin de réduire les risques de perte de maîtrise en vol.

Pourcentage des fonds alloués aux programmes réservés à l'expérimentation : 0 %

Le projet de « transformation » réalise de nombreux progrès quant aux processus opérationnels, certains étant expérimentaux. Toutefois, il n'y pas de critère de déclaration pour les dépenses du projet.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2017–2018	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019	Dépenses prévues 2019–2020
185 527 899	185 527 899	188 785 608	173 351 468

Ressources humaines (équivalents temps plein (ÉTP)) – Pour le programme

2017–2018	2018–2019	2019–2020
1 733	1 733	1 733

Résultats du rendement – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation	2013-2014 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels
3.1 Sécurité aérienne						
Un réseau d'aviation civile sécuritaire	Nombre d'accidents par 100 000 heures de vol. Taux moyen continu à comparer à la cible. (La cible est basée sur la moyenne des 10 années précédentes) (Amélioration = diminution)	Réduction du taux de 3 % par rapport à la moyenne mobile sur 10 ans (la moyenne mobile sur 10 ans est actuellement 5,8)	décembre 2017	5,8	5,5	5,4

Programme 3.2 : **Sécurité maritime**

Description : Le Programme de sécurité maritime, en vertu de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada[xlvii], de la Loi sur la protection de la navigation, de la Loi de la convention sur la sécurité des conteneurs[xlviii], de la Loi sur le pilotage, de la Loi sur le cabotage[xlix] et de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques[l], permet d'élaborer, d'administrer et de mettre en œuvre les politiques, les règlements et les normes nécessaires au déroulement des activités maritimes en toute sécurité conformément aux normes internationales.

Le Programme : favorise la sécurité du réseau de transport maritime; permet d'assurer la surveillance de l'industrie maritime, y compris les bâtiments canadiens et étrangers (embarcations de plaisance et autres); applique les conventions internationales signées par le Canada; protège le droit du public de naviguer sur les voies navigables canadiennes; réglemente les feux ou les balises nécessaires pour assurer la sécurité de la navigation pendant et/ou après la construction de certains ouvrages; réglemente la mise à l'eau de bouées privées conformément au Règlement sur les bouées privées[li] pris en vertu de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada; et agit à titre de Receveur d'épaves selon la partie 7 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada.

Faits saillants de la planification

Afin d'appuyer ce programme, la lettre de mandat du ministre et les priorités de TC et de l'ensemble du gouvernement, nous allons:

- Dans le cadre du Plan de protection des océans, le Programme de protection de la navigation collaborera avec les provinces, les territoires, les municipalités et les groupes autochtones pour appuyer le nettoyage des petits bâtiments actuels qui représentent un risque pour l'environnement;
- Adopter le nouveau Règlement sur l'assurance obligatoire pour les navires transportant des passagers[liii];
- Renforcer les liens entre l'engagement international, les consultations nationales et l'élaboration de règlements;
- Étendre les exigences de transport du Système d'identification automatique (AIS) et s'employer à modifier le Règlement sur la sécurité de la navigation[liii] afin d'inclure un plus grand nombre de bâtiments;
- Continuer à promouvoir la sécurité sur les eaux canadiennes et leur protection environnementale, en :
    - mettant en œuvre un cadre réglementaire pour :
        - le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, qui entrera en vigueur le 13 juillet 2017;
        - le Code obligatoire de l'Organisation maritime mondiale pour les navires exerçant des activités dans les eaux polaires (Code polaire) au moyen de l'adoption du nouveau Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans les eaux arctiques[8];
    - éduquant les gens de mer et les plaisanciers;
    - vérifiant la conformité aux exigences réglementaires;
    - appliquant la loi en cas d'infraction;
- Faire avancer les initiatives réglementaires suivantes :
    - la phase 2 du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche;
    - les amendements au :
        - Règlement sur les certificats de bâtiment[liv];
        - Règlement sur la construction et l'équipement de sécurité des bâtiments[9];
        - le Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments[lv];
- Collaborer avec les propriétaires et les exploitants de bâtiments que nous n'inspections pas régulièrement dans les buts suivants :
    - les aider à comprendre les exigences réglementaires et à les respecter au moyen du Programme de conformité des petits bâtiments[lvi];
    - étendre ce programme en vue d'inclure les petits bateaux de pêche;
- Continuer à moderniser les cadres de réglementation et de surveillance de la Sécurité maritime en :
    - concevant et modifiant la réglementation en vue d'une harmonisation avec les exigences internationales, notamment le Processus d'examen technique

[8] Le Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans les eaux arctiques remplacera le Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires.
[9] Le Règlement sur la construction de coques, le Règlement sur les machines de navires et des parties d'autres règlements constitueront le nouveau Règlement sur la construction et l'équipement de sécurité des bâtiments.

des terminaux maritimes et des sites de transbordement (TERMPOL[lvii]), ainsi que la réforme réglementaire, l'inspection pour les navires-citernes et les Lignes directrices sur la vérification des navires-citernes;
    - répondant aux exigences des intervenants;
- Mettre en œuvre des initiatives dans le cadre du Plan d'action du Conseil de coopération Canada-États-Unis en matière de réglementation afin d'harmoniser davantage les régimes réglementaires des deux pays;
- Répondre à l'examen de la Loi sur la protection de la navigation afin de rétablir les protections perdues et de mettre en place des garanties modernes;
- Organiser :
    - la réunion liée au protocole d'entente (PE) de Paris sur le contrôle par l'État du port;
    - la conférence du PE sur le contrôle par l'État du port dans la région de l'Asie-Pacifique (protocole de Tokyo) pour la troisième fois. La conférence permettra au Canada de démontrer très clairement son leadership en matière de coordination des activités harmonisées d'inspection des navires à l'échelle mondiale afin :
        - de garantir efficacement la sécurité et la sûreté du secteur maritime;
        - d'assurer le bon déroulement du commerce maritime entre le Canada et ses partenaires des régions d'Asie-Pacifique, d'Europe et d'Amérique du Sud;

- Mettre en œuvre des lignes directrices pour les navires de croisière et les voyagistes utilisant les corridors de transport maritime dans le Nord.

Pourcentage des fonds alloués aux programmes réservés à l'expérimentation : 0 %

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2017–2018	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019	Dépenses prévues 2019–2020
55 107 933	55 107 933	52 515 676	52 548 345

Ressources humaines (équivalents temps plein (ÉTP)) – Pour le programme

2017–2018	2018–2019	2019–2020
558	553	553

Résultats du rendement – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation	2013-2014 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels
3.2 Sécurité maritime						
a) Un système de transport maritime sécuritaire	Nombre d'occurrences pour des bâtiments commerciaux canadiens (autres que de plaisance) par millier de bâtiments	Réduction de 2 % basée sur la moyenne de 32,4 établie sur deux ans	décembre 2017	16,53	18,6	30,68

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation	2013-2014 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels
	dans le registre canadien (nombre moyen de déplacements sur cinq ans) (Amélioration = diminution)					
b) Un système de transport maritime sécuritaire	Nombre de décès pour des embarcations de plaisance par embarcation de plaisance immatriculée (moyenne quinquennale) (Amélioration = diminution)	Diminution de 1 % basée sur la moyenne quinquennale établie	décembre 2017	S.O.	S.O.	110

Programme 3.3 : **Sécurité ferroviaire**

Description : En vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire, le Programme de la sécurité ferroviaire élabore, administre et surveille les politiques et les outils de réglementation nécessaires à la sécurité des opérations ferroviaires de façon à être cohérent avec les normes et les niveaux nord-américains et internationaux de sécurité. Le Programme favorise la sécurité au sein du réseau de transport ferroviaire et offre une surveillance de l'industrie ferroviaire. De plus, le Programme fait la promotion de la sécurité publique aux passages à niveau, détermine les risques d'intrusion et fournit des fonds pour améliorer la sécurité aux passages à niveau.

Faits saillants de la planification

Afin d'appuyer ce programme, la lettre de mandat du ministre et les priorités de TC et de l'ensemble du gouvernement, nous allons:

- Continuer de se concentrer sur l'amélioration de :
  - la sécurité générale du réseau ferroviaire en faisant ce qui suit :
    - Accélérer l'examen législatif de la Loi sur la sécurité ferroviaire pour améliorer davantage les normes sur la sécurité ferroviaire;
    - Renforcer les régimes législatifs et réglementaires, en faisant notamment ce qui suit :
      - Apporter des modifications législatives et prendre des règlements concernant les enregistreurs vidéo et de conversations à bord des locomotives;
      - Régler les questions liées à la fatigue, en révisant notamment les règles relatives au temps de travail et de repos;
      - Mettre à jour la réglementation sur les compétences des employés ferroviaires;
  - Améliorer le Programme de surveillance de la sécurité ferroviaire en faisant ce qui suit :
    - Revoir la façon dont les responsables de la Sécurité ferroviaire cernent et atténuent les risques;
    - Élaborer :
      - un plan stratégique pour le Programme;

- des manuels de conformité à l'intention des inspecteurs pour veiller à ce qu'ils assurent une prestation uniforme des services dans l'ensemble des Régions.

Pourcentage des fonds alloués aux programmes réservés à l'expérimentation : 0 %

Le financement de la recherche et de l'innovation en matière de sécurité ferroviaire ne fait pas partie de nos principaux champs de responsabilité.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2017–2018	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019	Dépenses prévues 2019–2020
52 895 273	52 895 273	53 204 372	34 790 823

Ressources humaines (équivalents temps plein (ÉTP)) – Pour le programme

2017–2018	2018–2019	2019–2020
270	271	209

Résultats du rendement – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation	2013-2014 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels
3.3 Sécurité ferroviaire						
a) Un réseau de transport ferroviaire sécuritaire	Taux d'accidents ferroviaires (par million de trains-milles) qui se produisent sur les chemins de fer de compétence fédérale (ces accidents comprennent les déraillements et les collisions en voie principale, les déraillements et les collisions hors d'une voie principale, les incendies/ explosions entre autres) (moyenne quinquennale) (Amélioration = diminution)	Réduction du taux de 5 % par rapport à la moyenne des 5 années précédentes	décembre 2017	S.O.	S.O.	15,14 en 2015 par rapport à la moyenne de 13,09 enregistrée de 2010 à 2014
b) Un réseau de transport ferroviaire sécuritaire	Taux d'incidents ferroviaires (par million de trains-milles) qui se produisent sur les chemins de fer de compétence fédérale (ces incidents comprennent l'aiguillage de voie principale en position anormale, le mouvement dépassant les limites de vitesse autorisées, la fuite de marchandises	Réduction du taux de 5 % par rapport à la moyenne des 5 années précédentes	décembre 2017	S.O.	S.O.	2,72 en 2015 par rapport à la moyenne de 2,61 enregistrée de 2010 à 2014

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation	2013-2014 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels
	dangereuses, un membre d'équipe frappé d'incapacité, le matériel roulant parti à la dérive, une indication moins contraignante que celle requise et le chevauchement d'autorisations sans mesure de protection) (moyenne quinquennale) (Amélioration = diminution)					

Programme 3.4 : **Sécurité des véhicules automobiles**

Description : Le Programme de la sécurité des véhicules automobiles, que régit la Loi sur la sécurité automobile et la Loi sur les transports routiers[lviii], élabore, administre et supervise les politiques, règlements et normes nécessaires à assurer la sécurité des véhicules automobiles et celles des opérations commerciales d'une manière qui réponde aux normes nationales et internationales. Le Programme contribue à la réduction des décès et des blessures causés par la route et supervise la sécurité au sein de l'industrie automobile.

Faits saillants de la planification

Afin d'appuyer ce programme, la lettre de mandat du ministre et les priorités de TC et de l'ensemble du gouvernement, nous allons:

- Appuyer la prise en considération d'apporter des modifications supplémentaires à la Loi sur la sécurité automobile (en plus d'apporter des modifications au projet de loi S-2) et élaborer un plan de mise en œuvre pour apporter les modifications approuvées au projet de loi S-2 une fois qu'il aura reçu la sanction royale;
- Consulter les intervenants et les Canadiennes et Canadiens pour recenser les enjeux actuels et éventuels liés à la législation, aux politiques et aux programmes en vue :
  - d'améliorer de façon continue la sécurité automobile pour les Canadiennes et Canadiens;
  - d'accroître l'état de préparation du Canada à l'adoption de nouvelles technologies et d'appuyer la croissance économique;
- Mener à bien un examen pour recenser les mesures pratiques et efficaces visant à améliorer la sécurité des autobus;
- Collaborer avec d'autres compétences et intervenants pour trouver des options afin de mieux protéger les usagers de la route vulnérables.

Pourcentage des fonds alloués aux programmes réservés à l'expérimentation : 0 %

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2017–2018	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019	Dépenses prévues 2019–2020
30 597 609	30 597 609	20 405 326	19 561 550

Ressources humaines (équivalents temps plein (ÉTP)) – Pour le programme

2017–2018	2018–2019	2019–2020
132	107	107

Résultats du rendement – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation	2013-2014 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels
3.4 Sécurité des véhicules automobiles						
a) Véhicules plus sécuritaires fondés sur l'amélioration dans la prévention et la survivance des collisions	Collisions par 10 000 véhicules automobiles immatriculés (Amélioration = diminution)	Réduction de 2 % du taux pour 2014 par rapport à la moyenne des 5 années précédentes	mars 2018	Réduction de 17,3 % en 2012 comparativement à la moyenne quinquennale (2007–2011)	Réduction de 15,9 % en 2013 comparativement à la moyenne quinquennale (2008–2012)	Réduction de 16,1 % en 2014 comparativement à une moyenne quinquennale (2009-2013). Les données disponibles les plus récentes datent de 2014.
b) Véhicules plus sécuritaires fondés sur l'amélioration dans la prévention et la survivance des collisions	Décès par tranche de 10 000 collisions survenues sur les routes publiques et signalées aux policiers (Amélioration = diminution)	Réduction de 1 % du taux pour 2014 par rapport à la moyenne des 5 années précédentes	mars 2018	Augmentation de 3 % en 2012 comparativement à la moyenne quinquennale (2007–2011); les données de 2012 sont les plus récentes données dont on dispose	Réduction de 0,3 % 2013 comparativement à la moyenne quinquennale (2008–2012)	Réduction de 2,3 % en 2014 comparativement à une moyenne quinquennale (2009-2013). Les données disponibles les plus récentes datent de 2014.
c) Véhicules plus sécuritaires fondés sur l'amélioration dans la prévention et la survivance des collisions.	Blessures graves par tranche de 10 000 collisions survenues sur les routes publiques et signalées aux policiers (Amélioration = diminution)	Réduction de 1 % du taux pour 2014 par rapport à la moyenne des 5 années précédentes	mars 2018	Augmentation de 3,8 % en 2012 comparativement à la moyenne quinquennale (2007–2011)	Augmentation de 2,1 % en 2012 comparativement à la moyenne quinquennale (2008–2012)	Réduction de 4,4 % en 2014 comparativement à une moyenne quinquennale (2009-2013). Les données disponibles les plus récentes datent de 2014.

Programme 3.5 : **Transport des marchandises dangereuses**

Description : Le Programme de transport des marchandises dangereuses, sous l'autorité de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses[lix], élabore, applique et surveille les politiques, les règlements et les normes nécessaires pour assurer le transport sécuritaire des marchandises dangereuses au Canada par tous les modes de transport en harmonie avec les normes internationales, et fournit une expertise en intervention d'urgence dans le cas d'un rejet de marchandises dangereuses. Ce Programme vise également à préparer et à coordonner l'intervention dans le cadre de menaces et d'incidents de sûreté et de sécurité susceptibles d'avoir des répercussions sur le réseau de transport national ou le Ministère en raison de substances chimiques, radiologiques, biologiques, nucléaires ou explosives. Le Programme : contribue à la sécurité du transport des marchandises dangereuses; surveille l'industrie du transport; applique les conventions internationales signées par le Canada; et intervient lors de situations d'urgence qui ont une incidence sur la sécurité des Canadiennes et Canadiens.

Faits saillants de la planification

Afin d'appuyer ce programme, la lettre de mandat du ministre et les priorités de TC et de l'ensemble du gouvernement, nous alions:

- Mettre en œuvre un plan de réglementation pour prévoir les problèmes émergents et y faire face durant le transport de marchandises dangereuses. Cette approche permettra de faire ce qui suit :
    - Appuyer la mise en place de meilleurs systèmes pour mener des essais, classifier et cartographier les marchandises dangereuses et leurs déplacements;
    - Organiser des consultations publiques pour discuter de la mise en place d'exigences plus rigoureuses relativement à la formation des personnes responsables du transport et de la manutention des marchandises dangereuses;
    - Accélérer la mise en œuvre des recommandations formulées par le Groupe de travail sur les interventions d'urgence;
- Réaliser des travaux de recherche en collaboration avec les partenaires, y compris d'autres ministères du gouvernement et d'autres ordres de gouvernement afin de faire ce qui suit :
    - Effectuer des essais sur le danger, l'inflammabilité et les propriétés du comportement du pétrole brut;
    - Évaluer l'emballage des piles au lithium;
    - Améliorer les modèles d'intervention possibles en cas de rejets de chlore à grande échelle;
    - Surveiller l'émergence du gaz naturel liquéfié comme carburant de remplacement;
- Augmenter l'uniformité dans les mesures d'application de la loi en cas de non-conformité en :
    - offrant une formation régulièrement aux inspecteurs de première ligne afin que leurs compétences demeurent à jour;
    - poursuivre l'élaboration du programme de sensibilisation à la sécurité;
- Élaborer un code de pratique pour l'intervention en se basant sur les exercices de simulation antérieurs sur le terrain;

- Collaborer avec les premiers intervenants, les municipalités, les groupes autochtones, l'industrie et les établissements de formation pour faire progresser l'élaboration d'un programme d'études canadien sur les liquides inflammables, en vue d'aider les premiers intervenants à protéger la sécurité du public à la suite d'un incident mettant en cause des liquides inflammables transportés par train.

Pourcentage des fonds alloués aux programmes réservés à l'expérimentation : 15 %

Des travaux de recherche seront menés afin de mieux comprendre les risques associés au transport des marchandises dangereuses au Canada, grâce à des analyses et à des études scientifiques qui porteront notamment sur :

- la continuité de la participation à un programme de recherche visant à :
  - améliorer notre compréhension des rejets de gaz toxiques par inhalation à grande échelle d'un wagon ou d'un camion-citerne;
  - améliorer la réaction dans des conditions d'incendie du pétrole brut et d'autres liquides inflammables transportés à bord de wagons-citernes;
- Collaborer avec le Département des transports des É.-U.[lx] pour analyser le comportement du gaz naturel liquéfié dans des réservoirs sous pression en cas d'incendie ou de perforation.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2017–2018	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019	Dépenses prévues 2019–2020
38 374 885	38 374 885	40 745 822	15 268 907

Ressources humaines (équivalents temps plein (ÉTP)) – Pour le programme

2017–2018	2018–2019	2019–2020
286	289	147

Résultats du rendement – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation	2013-2014 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels
3.5 Transport des marchandises dangereuses						
a) Sécurité publique lors du transport de marchandises dangereuses	Le nombre de rejets de marchandises dangereuses à signaler par milliard de dollars du produit intérieur brut du Canada (moyenne quinquennale) (Amélioration = diminution)	193,5	mars 2018	200,3	203,1	217,3
b) Sécurité publique lors du transport de marchandises dangereuses	Nombre de rejets de marchandises dangereuses à signaler, qui ont causé des blessures ou des décès par milliard de dollars du produit	3,3	mars 2018	3,3	3,7	4,1

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation	2013-2014 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels
	intérieur brut du Canada (moyenne quinquennale) (Amélioration = diminution)					

Programme 3.6 : **Sûreté aérienne**

Description : Le Programme de sûreté aérienne permet d'élaborer, d'administrer et de surveiller les politiques, les règlements et les normes nécessaires à la sûreté des activités de l'aviation conformément aux normes internationales. Le Programme est fondé sur les risques. Il promeut la sûreté du réseau de transport aérien et permet d'assurer la surveillance de la sûreté de l'industrie de l'aviation tout en veillant à ce que le Canada respecte les normes internationales.

Faits saillants de la planification

Afin d'appuyer ce programme, la lettre de mandat du ministre et les priorités de TC et de l'ensemble du gouvernement, nous allons:

- Renforcer les activités de surveillance en faisant ce qui suit :
  - Intégrer la prise de décisions axées sur les risques à l'élaboration du plan national de surveillance;
  - Utiliser des technologies pour moderniser les processus de collecte et d'analyse de données afin de définir les tendances ainsi que les endroits où il est le plus profitable de cibler les ressources;
  - Mettre à jour les procédures d'inspection;
- Renforcer les activités de sûreté en continuant de peaufiner les exigences réglementaires et les activités de surveillance connexes pour :
  - Gérer les menaces et les risques nouveaux et en constante évolution pour l'aviation, notamment la sûreté du fret aérien, et pour s'assurer que le fret est transporté par une chaîne d'approvisionnement sécurisée et robuste;
  - Veiller à ce que les services de contrôle aux aéroports soient efficaces tout en :
    - facilitant le déplacement des personnes dans les aéroports;
    - réduisant les temps d'attente des passagers aux points de contrôle de sûreté;
  - Réduire la menace de l'intérieur en continuant de déployer des efforts pour renforcer le contrôle de sûreté des employés des aéroports;
  - Continuer d'évaluer les technologies qui amélioreront l'efficacité du contrôle des passagers.

Pourcentage des fonds alloués aux programmes réservés à l'expérimentation : 0 %

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2017–2018	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019	Dépenses prévues 2019–2020
29 541 304	29 541 304	29 151 327	29 179 771

Ressources humaines (équivalents temps plein (ÉTP)) – Pour le programme

2017–2018	2018–2019	2019–2020
287	287	287

Résultats du rendement – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation	2013-2014 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels
3.6 Sûreté aérienne						
Le Canada s'est aligné sur les normes de sûreté internationales	Pourcentage des règlements canadiens en matière de sûreté harmonisés avec les normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) (Amélioration = augmentation)	100 %	mars 2018	100 %	100 %	100 %

Programme 3.7 : **Sûreté maritime**

Description : Le Programme de sûreté maritime, en vertu de la Loi sur la sûreté du transport maritime[lxi], permet d'élaborer, d'administrer et de surveiller les politiques, les règlements et les normes nécessaires au déroulement des activités maritimes en toute sécurité conformément aux normes internationales. Le Programme favorise la sûreté du réseau de transport maritime et permet d'assurer la surveillance de l'industrie du transport maritime réglementée et d'appliquer les conventions internationales signées par le Canada. Le Programme permet de coordonner l'élaboration de politiques et de règlements en matière de sûreté maritime dans l'ensemble du gouvernement du Canada au moyen du Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime, dont la direction lui incombe, et d'activités connexes.

Faits saillants de la planification

Afin d'appuyer ce programme, la lettre de mandat du ministre et les priorités de TC et de l'ensemble du gouvernement, nous allons:

- Mener des activités d'évaluation de la sûreté, de conformité et d'application de la loi, y compris :
  - des activités de sensibilisation et d'éducation,
  - des activités de collaboration avec les intervenants en vue de les aider à se conformer aux exigences de la Loi sur la sûreté du transport maritime et de ses règlements d'application et mesures de sûreté;
- Optimiser le rendement global du programme d'inspection réglementaire en harmonisant les ressources avec les domaines présentant les risques les plus élevés;
- Poursuivre nos efforts pour élaborer et mettre en œuvre des ententes d'échange de renseignements stratégiques sur les interventions maritimes avec le Royaume-Uni, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et les États-Unis ainsi qu'avec les États ayant un territoire dans l'Arctique. Ces ententes visent à faciliter les échanges de

renseignements en temps opportun afin de faire face aux menaces et aux incidents concernant la sécurité et la sûreté nouveaux et émergents.

Pourcentage des fonds alloués aux programmes réservés à l'expérimentation : 0 %

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2017–2018	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019	Dépenses prévues 2019–2020
13 123 176	13 123 176	13 021 025	12 631 589

Ressources humaines (équivalents temps plein (ÉTP)) – Pour le programme

2017–2018	2018–2019	2019–2020
116	116	116

Résultats du rendement – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation	2013-2014 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels
3.7 Sûreté maritime						
L'industrie a confiance dans le système de sûreté maritime du Canada	Pourcentage de l'industrie qui indique qu'elle a confiance dans le système de sûreté maritime du Canada (Amélioration = augmentation)	80 %	mars 2018	90 %	80 %	80 %

Programme 3.8 : **Sûreté du transport terrestre et intermodal**

Description : Le Programme de la sûreté du transport terrestre et intermodal, en s'appuyant sur la Loi sur la sécurité ferroviaire, de la Loi sur les ponts et tunnels internationaux et de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, élabore, gère et supervise les politiques, les cadres réglementaires et volontaires, les normes ainsi que les documents directeurs nécessaires à la conduite sûre des activités liées au transport terrestre et intermodal. Le Programme encourage la sûreté du réseau de transport terrestre et intermodal au Canada.

Faits saillants de la planification

Afin d'appuyer ce programme, la lettre de mandat du ministre et les priorités de TC et de l'ensemble du gouvernement, nous allons:

- Poursuivre l'élaboration de règlements en collaboration avec les intervenants afin de faire ce qui suit :
  - améliorer la sûreté des passagers;
  - garantir le transport sécuritaire des marchandises dangereuses par voie ferroviaire;

- évaluer les options réglementaires pour garantir la sûreté du transport ferroviaire des voyageurs;
- Mener des activités de surveillance et de sensibilisation en fonction de l'analyse des risques et de l'évaluation des menaces;
- Collaborer étroitement avec les propriétaires et les exploitants de chemins de fer et de ponts et tunnels internationaux afin d'améliorer le niveau de sûreté du transport terrestre.

Pourcentage des fonds alloués aux programmes réservés à l'expérimentation : moins de 1 %

Nous nous employons à instaurer un modèle de sûreté du district des transports à la Gare Centrale de Montréal et à la gare Union de Toronto. Cette initiative permettra d'améliorer les communications et les interventions d'urgence parmi les intervenants. Afin de mesurer l'incidence de cette initiative, la Sécurité ferroviaire établira un Comité de sûreté du district dont les membres adopteront un protocole de communication à chaque gare.

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2017–2018	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019	Dépenses prévues 2019–2020
6 510 672	6 510 672	6 515 851	4 516 816

Ressources humaines (équivalents temps plein (ÉTP)) – Pour le programme

2017–2018	2018–2019	2019–2020
57	57	40

Résultats du rendement – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation	2013-2014 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels
3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal						
Les signataires respectent les modalités des cadres volontaires	Pourcentage des signataires qui ont mené des exercices au cours du cycle de trois ans (Amélioration = augmentation)	90 % au cours du cycle de trois ans; cible annuelle de 30 %	mars 2018	S.O. nouvel indicateur	S.O. nouvel indicateur	S.O. nouvel indicateur

Remarque : Nous avons changé notre indicateur de rendement afin qu'il soit axé sur les exercices et qu'il mesure de manière plus pertinente le respect des exigences du Protocole d'entente par les intervenants de l'industrie. Les exercices doivent être réalisés au cours d'un cycle de trois ans. Par conséquent, nous pouvons seulement évaluer les exploitants de façon équitable à la fin du cycle. Les données de cette année ne sont pas encore disponibles. Nous prévoyons que 90 % des signataires satisfassent à cette exigence au cours du cycle de trois ans (cible annuelle de 30 % chaque année).

Programme 3.9 : **Sécurité et sûreté multimodale**

Description : Le Programme de sécurité et sûreté multimodale contribue aux politiques et aux normes qui servent à rehausser la sécurité et la sûreté dans plus d'un mode de transport (par exemple, grâce à des services ministériels d'application de la loi, à des systèmes de gestion intégrés et à des évaluations de renseignements). Ce Programme offre également une formation technique aux inspecteurs et aux experts techniques afin d'obtenir et de maintenir les compétences requises, pour être en mesure de respecter et même de dépasser les normes nationales uniformes. En dernier lieu, ce Programme prépare et coordonne les interventions en cas de menaces émergentes visant la sécurité et la sûreté, et de situations qui pourraient avoir des répercussions sur le réseau national des transports ou le Ministère.

Faits saillants de la planification

Afin d'appuyer ce programme, la lettre de mandat du ministre et les priorités de TC et de l'ensemble du gouvernement, nous allons:

- Revoir nos outils actuels de planification et de production de rapports afin d'améliorer les processus de planification opérationnels axés sur les risques en faisant ce qui suit :
    - cerner les risques associés à la sécurité et à la sûreté des Canadiennes et Canadiens dans le réseau de transport;
    - expliquer le choix des mesures prises pour atténuer ces risques;
    - évaluer l'efficacité de ces mesures quant à la réduction des risques;
- Améliorer la rapidité et l'uniformité à l'échelle nationale de nos processus d'enquête et d'application de la loi. Cela permettra de renforcer notre engagement de prendre des mesures d'application de la loi robustes et rigoureuses en faisant ce qui suit :
    - accroître la capacité de traiter les cas importants;
    - élaborer des normes à jour pour appuyer les enquêtes et les activités d'application de la loi à l'échelle ministérielle;
    - participer à des enquêtes complexes et de grande envergure, ou les diriger;
- Élaborer et appuyer la mise en œuvre de politiques de réglementation et de processus multimodaux en vue d'améliorer :
    - l'élaboration des règlements;
    - l'efficacité et l'uniformité des approches adoptées dans l'ensemble des modes de transport;
- Contribuer à la mise en place d'un solide régime de réglementation et de surveillance en assurant la prestation d'activités de formation qui visent l'amélioration continue des compétences de :
    - notre équipe technique;
    - des personnes qui jouent un rôle clé dans la conception et l'élaboration des politiques de réglementation et des règlements;
- Entreprendre un projet pluriannuel pour analyser les lois en matière de sécurité et sûreté en vue d'avoir un ensemble de pouvoirs et de mesures de conformité et d'application de la loi pour faire face aux risques existants et émergents pour la sécurité et la sûreté.

Pourcentage des fonds alloués aux programmes réservés à l'expérimentation : 0 %

Cette initiative ne s'applique pas à notre programme.

Ressources financières budgétaires pour 2015-2016 (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2017–2018	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019	Dépenses prévues 2019–2020
12 017 844	12 017 844	11 748 001	10 738 317

Ressources humaines (équivalents temps plein (ÉTP)) – Pour le programme

2017–2018	2018–2019	2019–2020
125	125	118

Résultats du rendement – Pour le programme

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation	2013-2014 Résultats réels	2014-2015 Résultats réels	2015-2016 Résultats réels
3.9 Sécurité et sûreté multimodale						
Les questions relatives à la sécurité et à la sûreté des transports sont gérées de manière uniforme pour tous les modes de transport	Pourcentage des activités multimodales terminées avec succès à l'appui des priorités ministérielles (Amélioration = augmentation)	80 %	mars 2018	S.O.	S.O.	S.O.

Programme 4 : **Services internes**[10]

Description : On entend par Services internes les groupes d'activités et de ressources connexes que le gouvernement fédéral considère comme des services de soutien aux programmes ou qui sont requis pour respecter les obligations d'une organisation. Les Services internes renvoient aux activités et aux ressources de 10 catégories de services distinctes qui soutiennent l'exécution de programmes dans l'organisation, sans égard au modèle de prestation des Services internes du Ministère. Les 10 catégories de service sont : services de gestion et de surveillance[11], services des communications, services juridiques, services de gestion des ressources humaines, services de gestion des finances, services de gestion de l'information, services des technologies de l'information, services de gestion des biens, services de gestion du matériel et services de gestion des acquisitions.

Faits saillants de la planification

Afin d'appuyer ce programme, la lettre de mandat du ministre et les priorités de TC et de l'ensemble du gouvernement, nous allons:

- Investir dans les employés de TC pour veiller à ce qu'ils soient bien outillés pour continuer d'assurer la prestation des programmes de transport modernisés. Le Ministère :
  - se concentrera sur un nouveau cycle pour l'Initiative de perfectionnement du leadership;
  - continuera d'utiliser le Réseau de talents monTC pour les affectations internes à titre d'outil de perfectionnement clé;
  - présentera un cours d'orientation de TC entièrement remanié, qui comprend un volet en ligne et un atelier en salle de classe;
- Mettre à jour notre cadre de recouvrement des coûts afin d'appuyer la viabilité financière à long terme du Ministère;
- Appuyer le Plan de protection des océans à l'échelle nationale en :
  - mettant en place l'infrastructure de gestion de l'information et de technologie de l'information pour les collectivités côtières du Nord;
  - facilitant la collecte de données et les mises à jour en temps réel ainsi que le partage et l'analyse des données avec d'autres ministères du gouvernement du Canada;
- Créer un cadre de gouvernance des données afin :
  - d'améliorer la qualité et l'accessibilité des actifs informationnels de TC;
  - d'éclairer l'élaboration de politiques et la prise de décisions fondées sur des faits;
  - d'appuyer la surveillance du programme et du rendement et autres besoins organisationnels en matière de rapports;
  - de servir de fondement à un programme d'analyse et de renseignements sur les activités;
- Débuter la mise en œuvre des plans normalisés de transformation des services administratifs du gouvernement du Canada, y compris :

[10] L'information sur la mesure du rendement n'est pas fournie, car le Secrétariat du Conseil du Trésor élabore en ce moment un cadre pangouvernemental uniformisé de mesure du rendement des services internes.
[11] Les groupes de services suivants font partie des Services de gestion et de surveillance : Politique stratégique et relations intergouvernementales, Services à la haute direction, Planification et rapports ministériels, Vérification interne, Évaluation, Bureau de l'intégrité, Gouvernance des sociétés d'État et Gestion interne.

- mettre en place le nouveau système de courriel @canada.ca ainsi que les centres de données;
- assurer la transition vers l'infonuagique, le cas échéant;
- planifier l'adoption de la nouvelle application Mes RHGC (Ressources humaines).

Ces transformations amélioreront la qualité, la rapidité et la fiabilité de l'information, aux fins de la prise de décisions à l'échelle gouvernementale, et réduiront les pratiques inefficientes, les chevauchements et les coûts des services administratifs.

- Poursuivre la mise en œuvre du nouveau processus de nominations dans les plus brefs délais pour les organismes au sein du portefeuille de Transports[lxii];
- Mettre en œuvre les résultats de l'Examen approfondi achevé en 2016-2017;
- Appuyer le programme d'Objectif 2020 du gouvernement du Canada grâce à l'établissement d'une architecture mobile normalisée[12] afin de :
  - fournir des tablettes à nos inspecteurs pour qu'ils puissent avoir accès aux applications logicielles du Ministère lors de la réalisation d'inspections sur place. Cela permettra à nos inspecteurs de :
    - travailler plus efficacement en temps réel;
    - réduire la paperasse et les heures consacrées à des tâches administratives;
  - nous permettre de réaliser nos activités en direct selon une méthode normalisée grâce à un portail centralisé visant les autorisations réglementaires et les services à l'appui;
- Appuyer le troisième Plan biannuel dans le cadre du Partenariat pour un Gouvernement Ouvert[lxiii] du gouvernement du Canada en poursuivant la mise en œuvre de notre Plan de mise en œuvre pour un gouvernement ouvert. Pour l'exercice 2017-2018, cela exige d'élaborer une stratégie afin de planifier, d'évaluer et de publier de manière proactive des données dans des formats ouverts et accessibles pour tous les Canadiennes et Canadiens (p. ex., utiliser des fichiers texte que n'importe quel ordinateur peut ouvrir, contrairement à l'utilisation d'applications exclusives qui peuvent limiter l'accès pour certaines personnes).

Ressources financières budgétaires (en dollars) – Pour le programme

Budget principal des dépenses 2017–2018	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019	Dépenses prévues 2019–2020
150 066 801	150 066 801	142 212 188	132 631 667

Ressources humaines (équivalents temps plein (ÉTP)) – Pour le programme

2017–2018	2018–2019	2019–2020
1 189	1 173	1 139

[12] Dans le passé, les ordinateurs devaient être déconnectés du réseau interne s'ils devaient être déplacés ailleurs. L'architecture mobile permet désormais aux utilisateurs de maintenir cette connexion lors de déplacements.

Dépenses et ressources humaines

Dépenses prévues

Le tableau suivant des ressources financières fournit un sommaire des dépenses totales prévues pour Transports Canada pour les trois prochains exercices. Pour de plus amples détails sur les dépenses prévues, y compris les ajustements, consultez le site Web de Transports Canada[lxiv].

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des Dépenses 2017–2018	Dépenses prévues 2017–2018	Dépenses prévues 2018–2019	Dépenses prévues 2019–2020
1 302 832 549	1 302 832 549	1 004 365 941	919 373 063

Le tableau qui suit présente :

- Les dépenses prévues pour 2017-2018 et pour les deux prochains exercices, par programme, à l'appui de chaque résultat stratégique;
- Les dépenses totales réelles du Ministère pour tous les programmes au cours des exercices 2014-2015 et 2015-2016.

Nom du programme et numéro	Dépenses pour 2014-2015[13]	Dépenses pour 2015-2016	Dépenses prévues pour 2016-2017	Budget principal des dépenses de 2017-2018	Dépenses prévues pour 2017-2018	Dépenses prévues pour 2018-2019	Dépenses prévues pour 2019-2020
Résultat stratégique 1 (RS1) : **Un réseau de transport efficient**							
1.1 Cadres qui appuient le marché des transports	28 290 806	26 968 970	26 023 993	23 746 340	23 746 340	23 297 118	21 997 076
1.2 Portes d'entrée et corridors	448 362 484	405 981 642	195 177 487	114 474 688	114 474 688	6 655 700	81 105
1.3 Infrastructures de transport	455 366 393	412 254 667	429 612 115	488 050 696	488 050 696	357 400 599	355 598 936
SO1 Total :	932 019 683	845 205 279	650 813 595	626 271 724	626 271 724	387 353 417	377 677 117
Résultat stratégique 2 (RS2) : **Un réseau de transport respectueux de l'environnement**							
2.1 Air pur - Transport	24 011 027	16 606 208	26 222 597	27 911 832	27 911 832	2 093 342	1 840 519
2.2 Eau propre - Transport	24 421 705	26 686 601	27 490 262	18 410 376	18 410 376	15 245 705	15 252 322
2.3 Gérance de l'environnement - Transport	44 745 522	42 227 322	40 399 808	56 475 221	56 475 221	41 368 281	39 383 852
SO2 Total :	93 178 254	85 520 131	94 112 666	102 797 429	102 797 429	58 707 328	56 476 693
Résultat stratégique 3 (RS3) : **Un réseau de transport sécuritaire et sûr**							
3.1 Sécurité aérienne	188 941 065	181 487 089	172 495 255	185 527 899	185 527 899	188 785 608	173 351 468
3.2 Sécurité maritime	69 847 859	66 315 354	66 900 772	55 107 933	55 107 933	52 515 676	52 548 345
3.3 Sécurité ferroviaire	35 333 175	110 551 604	36 736 821	52 895 273	52 895 273	53 204 372	34 790 823

[13] En 2014-2015, le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires a été transféré sous le sous-programme 1.3.1.3 du programme 1.3, Soutien aux petits aérodromes (Infrastructure de transport).

Nom du programme et numéro	Dépenses pour 2014-2015[13]	Dépenses pour 2015-2016	Dépenses prévues pour 2016-2017	Budget principal des dépenses de 2017-2018	Dépenses prévues pour 2017-2018	Dépenses prévues pour 2018-2019	Dépenses prévues pour 2019-2020
3.4 Sécurité des véhicules automobiles	25 940 392	23 671 194	27 452 303	30 597 609	30 597 609	20 405 326	19 561 550
3.5 Transport des marchandises dangereuses	22 740 646	26 620 570	33 302 542	38 374 885	38 374 885	40 745 822	15 268 907
3.6 Sûreté aérienne	32 722 389	29 041 124	27 330 429	29 541 304	29 541 304	29 151 327	29 179 771
3.7 Sûreté maritime	14 429 160	12 260 662	12 045 258	13 123 176	13 123 176	13 021 025	12 631 589
3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal	5 096 531	5 049 956	5 970 040	6 510 672	6 510 672	6 515 851	4 516 816
3.9 Sécurité et sûreté multimodale	19 315 574	19 771 236	20 175 005	12 017 844	12 017 844	11 748 001	10 738 317
SO3 Total :	414 366 791	474 768 789	402 408 425	423 696 595	423 696 595	416 093 008	352 587 586
Programme 4 (SI) : **Services internes**							
SI Total :	**165 516 583**	**163 632 863**	**173 857 719**	**150 066 801**	**150 066 801**	**142 212 188**	**132 631 667**
TOTAL[14] :	1 605 081 311	1 569 127 062	1 321 192 405	1 302 832 549	1 302 832 549	1 004 365 941	919 373 063

[14] Les chiffres ayant été arrondis, le total des colonnes peut ne pas être exact.

Ressources humaines planifiées

Le tableau des ressources humaines qui suit donne un résumé des équivalents temps plein (ÉTP) prévues de Transports Canada au cours des trois prochains exercices.

2017-2018	2018-2019	2019-2020
5 434	5 290	5 020

Sommaire de la planification des ressources humaines pour les programmes et Services internes (équivalents temps plein ou ETP)

Programmes et Services internes	ETP pour 2014-2015	ETP pour 2015-2016	ETP prévus pour 2016-2017	ETP prévus pour 2017-2018	ETP prévus pour 2018-2019	ETP prévus pour 2019-2020
Résultat stratégique 1 (RS1) : **Un réseau de transport efficient**						
1.1 Cadres qui appuient le marché des transports	157	173	167	163	163	160
1.2 Portes d'entrée et corridors	47	33	14	15	3	3
1.3 Infrastructures de transport	240	251	223	213	211	209
RS1 Total :	444	457	404	391	377	372
Résultat stratégique 2 (RS2) : **Un réseau de transport respectueux de l'environnement**						
2.1 Air pur - Transport	64	64	64	90	17	17
2.2 Eau propre - Transport	71	96	78	60	59	59
2.3 Gérance de l'environnement - Transport	127	123	110	140	126	123
RS2 Total :	262	283	252	290	202	199
Résultat stratégique 3 (RS3) : **Un réseau de transport sécuritaire et sûr**						
3.1 Sécurité aérienne	1 487	1 568	1 485	1 733	1 733	1 733
3.2 Sécurité maritime	579	608	560	558	553	553
3.3 Sécurité ferroviaire	190	212	194	270	271	209
3.4 Sécurité des véhicules automobiles	78	81	82	132	107	107
3.5 Transport des marchandises dangereuses	172	228	254	286	289	147
3.6 Sûreté aérienne	265	269	251	287	287	287
3.7 Sûreté maritime	112	111	102	116	116	116
3.8 Sûreté du transport terrestre et intermodal	37	43	45	57	57	40
3.9 Sécurité et sûreté multimodale	162	177	165	125	125	118
RS3 Total :	3 082	3 297	3 138	3 564	3 538	3 310
Programme 4 (SI) : **Services internes**						
SI Total :	**1 188**	**1 226**	**1 112**	**1 189**	**1 173**	**1 139**
TOTAL :	4 976	5 263	4 906	5 434	5 290	5 020

Budget des dépenses par crédit voté

Pour obtenir de l'information sur les crédits de Transports Canada, consulter le Budget principal des dépenses de 2017-2018[lxv].

Tendances relatives aux dépenses du Ministère

Pour l'exercice 2017-2018, Transports Canada prévoit dépenser 1,303 million de dollars dans le but d'atteindre les résultats prévus de ses activités de programme et de contribuer à ses résultats stratégiques. Cela représente une diminution nette des dépenses prévues de 18 millions de dollars par rapport au niveau de dépenses prévues de 2016-2017, qui était de 1,321 million de dollars.

Cette diminution en 2017-2018 par rapport à 2016-2017 est le résultat de plans de dépenses réduits pour des projets tels que le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers[lxvi] (FPEPF) et le Programme de contributions pour les services de traversier[lxvii] puisque le financement pour ces projets est échu ou arrive à échéance. Il y a également une diminution des paiements législatifs à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent en raison de l'achèvement de projets d'immobilisation. Ces diminutions sont en partie contrebalancées par une augmentation des dépenses prévues pour l'initiative relative à l'infrastructure fédérale ainsi que celles visant à renforcer la sécurité du transport ferroviaire et du transport des marchandises dangereuses.

En général, les plans de dépenses continuent de diminuer après 2017-2018, principalement à la suite de la réduction des dépenses prévues pour des programme appelés à être éliminés, comme le Fonds d'infrastructure de transport de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (FITPCAP), le FPEPF, le Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux (PASCF), le Programme de transfert des installations portuaires, les initiatives visant à renforcer la sécurité du transport ferroviaire et du transport des marchandises dangereuses et l'initiative relative à l'infrastructure fédérale, qui arrivent à échéance.

Analyse des tendances par résultat stratégique (RS) et Services internes

RS1 : Un réseau de transport efficient

Les dépenses prévues pour le résultat Un réseau de transport efficient dépendent des changements aux mouvements de trésorerie dans les projets relevant des programmes Portes d'entrée et corridors et Infrastructures de transport. Les niveaux de financement pour ces programmes fluctuent normalement en fonction des projets prévus (principalement dans le cadre du FITCAP, du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers et du Programme de transfert des installations portuaires). Le financement est également à la baisse en raison de la diminution prévue des paiements législatifs à la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, en raison de l'achèvement de projets d'immobilisation, et de programmes qui prendront fin comme le Programme de contributions pour les services de traversier. Un autre facteur qui a contribué à la diminution au cours du dernier exercice est le transfert du projet de pont international Gordie Howe[lxviii] et de leur équipe à Infrastructure Canada[lxix] en 2016-2017.

RS2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement

Les dépenses prévues pour Un réseau de transport respectueux de l'environnement varient au cours de l'horizon de planification à la suite de changements aux niveaux de financement pour diverses initiatives. Les dépenses prévues diminuent au fil du temps pour l'initiative relative à l'infrastructure fédérale et le Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux (Gérance de l'environnement – Transport); les Initiatives de transport propres de prochaine génération[lxx] (Air pur – Transport) et le programme de contributions Smart Oceans (Eau propre – Transport) puisque le financement de ces initiatives sera éliminé progressivement, à compter de mars 2017.

RS3 : Un réseau de transport sécuritaire et sûr

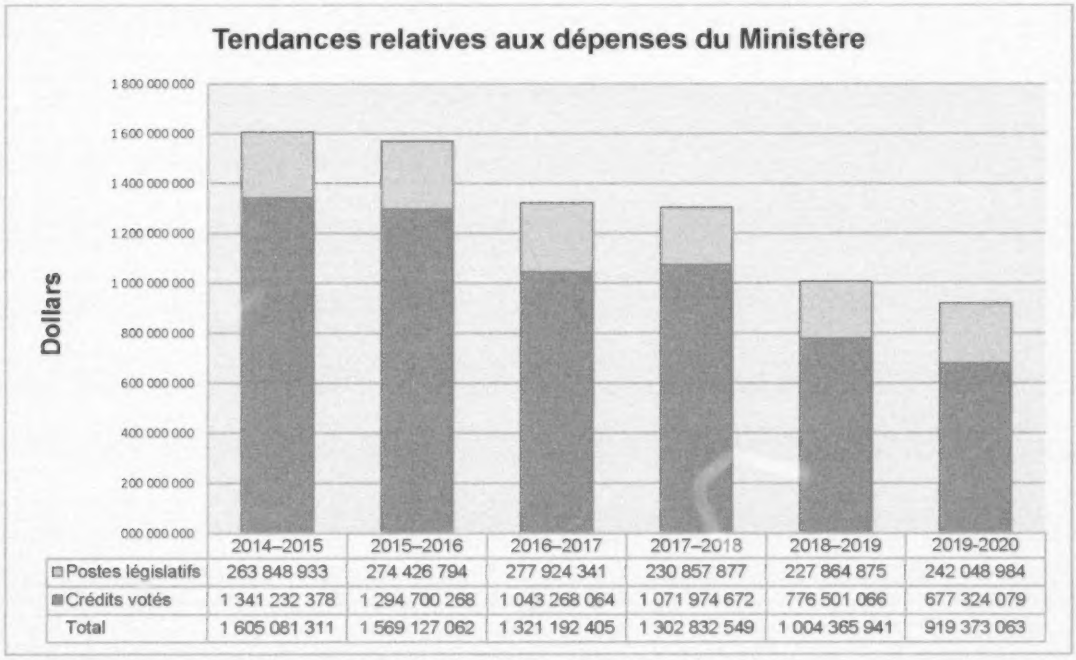
Les dépenses prévues pour Un réseau de transport sécuritaire et sûr varient également au cours de l'horizon de planification à la suite de certaines réaffectations de financement internes au cours des dernières années afin de mieux harmoniser les dépenses à l'Architecture d'alignement des programmes de Transports Canada. Les variations d'une année à l'autre dépendent des changements au type et au nombre de projets d'investissement réalisés chaque année et des diverses demandes pour des programmes de paiements de transfert (par ex : Sécurité ferroviaire).

Les dépenses prévues ont atteint un sommet en 2015-2016 à la suite d'un unique règlement à l'amiable important au titre de la Sécurité ferroviaire. Les augmentations en 2017-2018 dans la majorité des programmes découlent du financement de l'initiative relative à l'infrastructure fédérale et de celui visant à renforcer la sécurité du transport ferroviaire et du transport des marchandises dangereuses. Les niveaux de financement pour ces éléments commencent à diminuer en 2018-2019, à mesure d'être progressivement éliminés.

Services internes

Les dépenses prévues pour les Services internes diminuent au cours des prochains exercices, principalement en raison de la réduction des niveaux de financement, pour les programmes de la composante des Services internes qui prendront fin. Les dépenses varient également d'une année à l'autre selon les changements au type et au nombre de projets d'investissement réalisés chaque année.

Figure 2 : Évolution des dépenses de Transports Canada



	2014–2015	2015–2016	2016–2017	2017–2018	2018–2019	2019-2020
Postes législatifs	263 848 933	274 426 794	277 924 341	230 857 877	227 864 875	242 048 984
Crédits votés	1 341 232 378	1 294 700 268	1 043 268 064	1 071 974 672	776 501 066	677 324 079
Total	1 605 081 311	1 569 127 062	1 321 192 405	1 302 832 549	1 004 365 941	919 373 063

États des résultats prospectif

L'état des résultats condensé prospectif donne un aperçu général des opérations de Transports Canada. Les prévisions des renseignements financiers concernant les dépenses et les recettes sont préparées selon la méthode de comptabilité d'exercice pour renforcer la responsabilisation et améliorer la transparence et la gestion financière.

Étant donné que l'état des résultats condensé prospectif est préparé selon la méthode de comptabilité d'exercice, et que les montants des dépenses projetées et des dépenses prévues présentées dans d'autres sections du Plan ministériel sont établis selon la méthode de comptabilité axée sur les dépenses, les montants diffèrent.

Un état des résultats condensé prospectif plus détaillé et des notes afférentes, notamment un rapprochement des coûts de fonctionnement nets et des autorisations demandées, se trouvent sur le site Web de Transports Canada.

État des résultats condensé prospectif
Pour l'exercice se terminant le 31 mars 2018
(en milliers de dollars)

Renseignements financiers	Résultats projetés de 2016-2017	Résultats prévus pour 2017-2018	Écart (résultats prévus pour 2017-2018 moins résultats projetés de 2016-2017)
Total des dépenses	1 486 950	1 397 922	(89 028)
Total des revenus	73 510	70 274	(3 236)
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	1 413 440	1 327 648	(85 792)

Nota : En raison de l'arrondissement des montants, les chiffres pourraient ne pas correspondre au total indiqué ou aux détails fournis ailleurs. Ces chiffres sont préparés en utilisant la comptabilité d'exercice et ils diffèrent donc des dépenses prévues présentées dans d'autres parties du présent Plan ministériel (anciennement le Rapport sur les plans et les priorités).

Renseignements supplémentaires

Renseignements ministériels

Ministre de tutelle : L'honorable Marc Garneau, ministre des Transports

Premier dirigeant : Michael Keenan, sous-ministre

Portefeuille ministériel : Transports Canada

Transports Canada fait partie du portefeuille de Transports qui comprend :

- Transports Canada;
- des organismes à régie partagée (p. ex. la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent); et
- des sociétés d'État (p. ex. l'Administration de pilotage des Grands Lacs[lxxi])

Le regroupement de ces organisations en un seul portefeuille permet une prise de décision intégrée en ce qui concerne les questions de transport.

Instruments habilitants : Loi sur le ministère des Transports[lxxii] (L.R.C. (1985), ch. T-18)

Transports Canada administre plus de 50 lois liées au secteur des transports[lxxiii] . Il participe aussi à l'administration d'un grand nombre d'autres lois. L'accès au texte complet des lois et des règlements est fourni par le ministère de la Justice du Canada, qui a la responsabilité de tenir à jour les Lois codifiées du Canada[lxxiv].

Année d'incorporation ou de création : 1936

Renseignements supplémentaires sur les programmes de niveau inférieur

Les renseignements connexes sur les programmes de niveau inférieur sont disponibles sur le site Web de Transports Canada[lxxv] et dans l'InfoBase du SCT[lxxvi].

Tableaux de renseignements supplémentaires

La liste des tableaux de renseignements supplémentaires figurant dans le Plan ministériel 2017-2018 se trouve sur le site Web de Transports Canada[lxxvii]. Ces tableaux comprennent notamment :

- Détails sur les programmes de paiements de transfert de 5 millions de dollars ou plus;
- Vérifications internes à venir au cours du prochain exercice;
- Évaluations à venir au cours du prochain exercice;
- Divulgation des programmes de paiements de transfert de moins de 5 millions de dollars.

Dépenses fiscales fédérales

Il est possible de recourir au régime fiscal pour atteindre des objectifs de la politique publique en appliquant des mesures spéciales, comme de faibles taux d'impôt, des exemptions, des déductions, des reports et des crédits. Le ministère des Finances Canada publie chaque année des estimations et des projections du coût de ces mesures dans le Rapport sur les dépenses fiscales fédérales[lxxviii]. Ce rapport donne aussi des renseignements généraux détaillés sur les dépenses fiscales, y compris les descriptions, les objectifs, les renseignements historiques et les renvois aux programmes des dépenses fédéraux connexes. Les mesures fiscales présentées dans ce rapport relèvent du ministre des Finances.

Coordonnées de l'organisation

Vos commentaires à propos de ce rapport sont les bienvenus.

Courriel : Questions@tc.gc.ca
Téléphone : 613-990-2309
Numéro sans frais : 1-866-995-9737
Téléimprimeur (ATS) : 1-888-675-6863
Télécopieur : 613-954-4731

Adresse postale :
Transports Canada (ADI)
330, rue Sparks
Ottawa, ON
K1A 0N5

Annexe [A] : Définitions

architecture d'alignement des programmes (Program Alignment Architecture)
Répertoire structuré de tous les programmes d'un ministère ou organisme qui décrit les liens hiérarchiques entre les programmes et les liens aux résultats stratégiques auxquels ils contribuent.

cadre ministériel des résultats (Departmental Results Framework)
Comprend les responsabilités essentielles, les résultats ministériels et les indicateurs de résultat ministériel.

cible (target)
Niveau mesurable du rendement ou du succès qu'une organisation, un programme ou une initiative prévoit atteindre dans un délai précis. Une cible peut être quantitative ou qualitative.

crédit (appropriation)
Autorisation donnée par le Parlement d'effectuer des paiements sur le Trésor.

dépenses budgétaires (budgetary expenditures)
Dépenses de fonctionnement et en capital; paiements de transfert à d'autres ordres de gouvernement, à des organisations ou à des particuliers; et paiements à des sociétés d'État.

dépenses législatives (statutory expenditures)
Dépenses approuvées par le Parlement à la suite de l'adoption d'une loi autre qu'une loi de crédits. La loi précise les fins auxquelles peuvent servir les dépenses et les conditions dans lesquelles elles peuvent être effectuées.

dépenses non budgétaires (non-budgetary expenditures)
Recettes et décaissements nets au titre de prêts, de placements et d'avances, qui modifient la composition des actifs financiers du gouvernement du Canada.

dépenses prévues (planned spending)
En ce qui a trait aux Plans ministériels et aux Rapports sur les résultats ministériels, les dépenses prévues s'entendent des montants approuvés par le Conseil du Trésor au plus tard le 1er février. Elles peuvent donc comprendre des montants qui s'ajoutent aux dépenses prévues indiquées dans le budget principal des dépenses.

Un ministère est censé être au courant des autorisations qu'il a demandées et obtenues. La détermination des dépenses prévues relève du ministère, et ce dernier doit être en mesure de justifier les dépenses et les augmentations présentées dans son Plan ministériel et son Rapport sur les résultats ministériels.

dépenses votées (voted expenditures)
Dépenses approuvées annuellement par le Parlement par une loi de crédits. Le libellé de chaque crédit énonce les conditions selon lesquelles les dépenses peuvent être effectuées.

équivalent temps plein (full-time equivalent)
Mesure utilisée pour représenter une année-personne complète d'un employé dans le budget ministériel. Les équivalents temps plein sont calculés par un rapport entre les heures de travail

assignées et les heures de travail prévues. Les heures normales sont établies dans les conventions collectives.

indicateur de rendement (performance indicator)
Moyen qualitatif ou quantitatif de mesurer un extrant ou un résultat en vue de déterminer le rendement d'une organisation, d'un programme, d'une politique ou d'une initiative par rapport aux résultats attendus.

indicateur de résultat ministériel (Departmental Result Indicator)
Facteur ou variable qui présente une façon valide et fiable de mesurer ou de décrire les progrès réalisés par rapport à un résultat ministériel.

initiative horizontale (horizontal initiatives)
Initiative dans le cadre de laquelle au moins deux organisations fédérales, par l'intermédiaire d'une entente de financement approuvée, s'efforcent d'atteindre des résultats communs définis, et qui a été désignée (p. ex., par le Cabinet ou par un organisme central, entre autres) comme une initiative horizontale aux fins de gestion et de présentation de rapports.

plan (plans)
Exposé des choix stratégiques qui montre comment une organisation entend réaliser ses priorités et obtenir les résultats connexes. De façon générale, un plan explique la logique qui sous-tend les stratégies retenues et tend à mettre l'accent sur des mesures qui se traduisent par des résultats attendus.

Plan ministériel (Departmental Plan)
Fournit les renseignements sur les plans et le rendement attendu des ministères appropriés au cours d'une période de trois ans. Les plans ministériels sont présentés au Parlement au printemps.

priorité (priorities)

Plan ou projet qu'une organisation a choisi de cibler et dont elle rendra compte au cours de la période de planification. Il s'agit de ce qui importe le plus ou qui doit être fait en premier pour appuyer la réalisation du ou des résultats stratégiques souhaités.

priorités pangouvernementales (government-wide priorities)

Aux fins du Plan ministériel 2017-2018, les priorités pangouvernementales sont des thèmes de haut niveau qui présentent le programme du gouvernement issu du discours du Trône de 2015 (c.-à-d. la croissance de la classe moyenne, un gouvernement ouvert et transparent, un environnement sain et une économie forte, la diversité en tant que force du Canada, ainsi que la sécurité et les possibilités).

production de rapports sur le rendement (performance reporting)

Processus de communication d'information sur le rendement fondée sur des éléments probants. La production de rapports sur le rendement appuie la prise de décisions, la responsabilisation et la transparence.

programme (program)

Groupe d'intrants constitué de ressources et d'activités connexes qui est géré pour répondre à des besoins précis et pour obtenir les résultats visés, et qui est traité comme une unité budgétaire.

programme temporisé (sunset program)

Programme ayant une durée fixe et dont le financement et l'autorisation politique ne sont pas permanents. Lorsqu'un tel programme arrive à échéance, une décision doit être prise quant à son maintien. Dans le cas d'un renouvellement, la décision précise la portée, le niveau de financement et la durée.

Rapport sur les résultats ministériels (Departmental Results Report)

Présente de l'information sur les réalisations réelles par rapport aux plans, aux priorités et aux résultats attendus énoncés dans le Plan ministériel correspondant.

rendement (performance)

Utilisation qu'une organisation a faite de ses ressources en vue d'obtenir ses résultats, mesure dans laquelle ces résultats se comparent à ceux que l'organisation souhaitait obtenir, et mesure dans laquelle les leçons apprises ont été cernées.

Responsabilité essentielle (Core Responsibility)

Fonction ou rôle permanent exercé par un ministère. Les intentions du ministère concernant une Responsabilité essentielle se traduisent par un ou plusieurs résultats ministériels auxquels le ministère cherche à contribuer ou sur lesquels il veut avoir une influence.

résultat (results)

Conséquence externe attribuable en partie aux activités d'une organisation, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative. Les résultats ne relèvent pas d'une organisation, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative unique, mais ils s'inscrivent dans la sphère d'influence de l'organisation.

résultat ministériel (Departmental Result)

Changements sur lesquels les ministères veulent exercer une influence. Ils devraient subir l'influence des résultats des programmes, mais ils échappent généralement au contrôle direct des ministères.

résultat stratégique (Strategic Outcome)

Avantage durable et à long terme pour les Canadiennes et Canadiens qui est rattaché au mandat, à la vision et aux fonctions de base d'une organisation.

Structure de la gestion, des ressources et des résultats (Management, Resources and Results Structure)

Cadre exhaustif comprenant l'inventaire des programmes, des ressources, des résultats, des indicateurs de rendement et de l'information de gouvernance d'une organisation. Les programmes et les résultats sont présentés d'après le lien hiérarchique qui les unit, et les résultats stratégiques auxquels ils contribuent. La Structure de la gestion, des ressources et des résultats découle de l'architecture d'alignement des programmes.

Notes de fin de document

[i] Plan ministériel de Transports Canada : http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/planification-625.htm
[ii] Transports 2030, un plan stratégique pour l'avenir des transports au Canada : http://www.tc.gc.ca/fra/avenir-transports-canada.html
[iii] Lettre de mandat du ministre des Transports : http://pm.gc.ca/fra/lettre-de-mandat-du-ministre-des-transports
[iv] Site Web de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien : http://www.catsa.gc.ca/language-select
[v] Site Web de VIA Rail Canada : http://www.viarail.ca/fr
[vi] Plan de protection des océans : http://www.tc.gc.ca/fra/plan-protection-oceans.html
[vii] Loi sur le pilotage : http://laws.justice.gc.ca/fra/lois/P-14/index.html
[viii] Loi sur la sécurité ferroviaire : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/r-4.2/
[ix] Loi sur la sécurité automobile : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/M-10.01/index.html
[x] Loi sur la protection de la navigation : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/N-22/index.html
[xi] Les renseignements de Transports Canada en concernant des usagers de la route vulnérables: http://www.tc.gc.ca/fra/securiteautomobile/tp-tp15145-1201.htm#s38
[xii] Groupe de travail sur les interventions d'urgence : http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/securite-menu-1186.html
[xiii] Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques : https://www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/cadre-pancanadien.html
[xiv] Site Web de Transports Canada : http://www.tc.gc.ca/
[xv] Lettres de mandat du Premier ministre : http://pm.gc.ca/fra/lettres-de-mandat
[xvi] Page avec des renseignements sur le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche : http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/desn-bateaux-de-peche-petit-menu-292.htm
[xvii] Site Web de l'Organisation maritime internationale : http://www.imo.org/fr/Pages/Default.aspx
[xviii] Loi sur les ponts et tunnels internationaux : http://lois-laws.justice.gc.ca/fra/lois/I-17.05/
[xix] L'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne : http://www.international.gc.ca/gac-amc/campaign-campagne/ceta-aecg/index.aspx?lang=fra
[xx] L'Accord de prédédouanement multimodal entre le Canada et les États-Unis : http://nouvelles.gc.ca/web/article-fr.do?mthd=index&crtr.page=1&nid=1086459&_ga=1.213008596.1721359012.1479826649
[xxi] Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques : http://publications.gc.ca/site/fra/9.671106/publication.html
[xxii] Site Web de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent : http://www.greatlakes-seaway.com/
[xxiii] Site Web de Marine Atlantique : http://www.marineatlantic.ca/fr/
[xxiv] Programme de transfert des installations portuaires : http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/programme-transfert-installations-portuaires-2979.html
[xxv] Site Web de Parcs Canada : http://www.pc.gc.ca/
[xxvi] Les biens–fonds de Pickering : http://www.tc.gc.ca/fra/ontario/pickering-menu-1362.htm
[xxvii] Site Web de l'Organisation de l'aviation civile internationale : http://www.icao.int/Pages/default.aspx
[xxviii] Le Conseil de coopération Canada-États-Unis en matière de réglementation : https://www.canada.ca/fr/secretariat-conseil-tresor/organisation/transparence/lois-reglements/conseil-cooperation-canada-eu-reglementation.html
[xxix] Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques : http://www.canada.ca/fr/services/environnement/meteo/changementsclimatiques/cadre-pancanadien.html
[xxx] Site Web d'Environnement et Changement climatique Canada : http://ec.gc.ca/
[xxxi] Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/c-15.31/
[xxxii] Programme écoTECHNOLOGIE pour véhicules II : http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-etv-menu-fra-118.htm

[xxxiii] Programme d'alimentation à quai pour les ports : http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-paqp-2681.htm
[xxxiv] Initiative d'adaptation des transports dans le Nord : http://www.tc.gc.ca/fra/innovation/iatn-menu-1560.htm
[xxxv] Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves de 2007 : http://www.tc.gc.ca/fra/politique/acf-acfi-nairobi-apercu-2233.htm
[xxxvi] Convention des substances nocives ou potentiellement dangereuses de 2010 : http://www.tc.gc.ca/fra/politique/acf-acfi-snpd-apercu-2609.htm
[xxxvii] Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires : http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/epe-sie-regime-fonds-1119.htm
[xxxviii] Site Web du centre de transport maritime responsable Clear Seas (disponible en anglais seulement) : http://clearseas.org/
[xxxix] Site Web d'Ocean Networks Canada (disponible en anglais seulement) : http://www.oceannetworks.ca/
[xl] Site Web de la Garde côtière canadienne : http://www.ccg-gcc.gc.ca/
[xli] Programme national de surveillance aérienne : http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/epe-sie-pnsa-2195.htm
[xlii] Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux : http://www.federalcontaminatedsites.gc.ca/default.asp?lang=Fr
[xliii] Stratégie fédérale de développement durable : http://www.ec.gc.ca/dd-sd/default.asp?lang=Fr&n=CD30F295-1
[xliv] Loi sur l'aéronautique : http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/lois-1985cha-2.htm
[xlv] La gestion du personnel affecté aux aéronefs : http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/normes/commerce-paq-chapitre7-menu-196.htm
[xlvi] Prise de décisions du pilote : http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/publications/tp13897-menu-1889.htm
[xlvii] Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-10.15/
[xlviii] Loi de la convention sur la sécurité des conteneurs : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/S-1/index.html
[xlix] Loi sur le cabotage : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-33.3/index.html
[l] Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/A-12/index.html
[li] Règlement sur les bouées privées : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-99-335/
[lii] Règlement sur l'assurance obligatoire pour les navires transportant des passagers : http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2016/2016-12-24/html/reg2-fra.php
[liii] Règlement sur la sécurité de la navigation : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2005-134/
[liv] Règlement sur les certificats de bâtiment : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2007-31/page-1.html
[lv] Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-98-348/
[lvi] Programme de conformité des petits bâtiments : http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/pcpb-menu-3633.htm
[lvii] Le Processus d'examen technique des terminaux maritimes et des sites de transbordement (TERMPOL) : http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/prevention-deversements-navires-4518.html#termpol
[lviii] Loi sur les transports routiers : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/m-12.01/
[lix] Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses : http://lois-laws.justice.gc.ca/fra/lois/t-19.01//
[lx] Site Web pour le Département des transports des É.-U. (disponible en anglais seulement) : http://www.transportation.gov/
[lxi] Loi sur la sûreté du transport maritime : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/M-0.8/
[lxii] Portefeuille de Transports Canada : http://www.tc.gc.ca/fra/sujet-ausujetdetc.html
[lxiii] La troisième Plan biannuel dans le cadre du Partenariat pour un Gouvernement Ouvert : http://ouvert.canada.ca/fr/contenu/troisieme-plan-biannuel-partenariat-gouvernement-ouvert

[lxiv] Ressources financières budgétaires de Transports Canada: http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/finance-menu.htm
[lxv] Plan de dépenses du gouvernement et budget principal des dépenses (parties I et II) : http://www.tbs-sct.gc.ca/hgw-cgf/finances/pgs-pdg/gepme-pdgbpd/index-fra.asp
[lxvi] Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers : http://www.tc.gc.ca/fra/politique/acg-acgd-menu-infrastructures-2170.htm
[lxvii] Programme de contributions pour les services de traversier : http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/programme-contributions-services-traversier-menu-2362.htm
[lxviii] Site Web du Pont international Gordie Howe / l'Autorité du pont Windsor-Détroit : http://www.wdbridge.com/fr
[lxix] Site Web d'Infrastructure Canada : http://www.infrastructure.gc.ca/
[lxx] Initiatives de transport propres de prochaine génération : http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-prochaine-generation-ees-2969.html
[lxxi] Site Web de l'Administration de pilotage des Grands Lacs : http://www.glpa-apgl.com/
[lxxii] Loi sur le ministère des Transports : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/T-18/
[lxxiii] Lois liées au secteur des transports : http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/lois.htm
[lxxiv] Site Web du ministère de la Justice du Canada : http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/
[lxxv] Plan ministériel 2017-2018 – Renseignements connexes sur les programmes de niveau inférieur : http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/planification-1375.html
[lxxvi] L'InfoBase du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada : http://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/edb-bdd/index-eng.html#start
[lxxvii] Plan ministériel 2017-2018 – Liens vers les tableaux de renseignements supplémentaires : http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/planification-628.htm
[lxxviii] Rapport sur les dépenses fiscales fédérales : http://www.fin.gc.ca/purl/taxexp-fra.asp